This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

ALBERT BALLIN

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN
LIBRARIES
THE UNIVERSITY OF MICHIGAN
ARTES · SCIENTIA · VERITAS
1817

Albert Ballin

Albert Ballin

von

Bernhard Huldermann
Direktor der Hamburg-Amerika Linie

Oldenburg i. O. / Berlin 1922

Druck und Verlag von Gerhard Stalling

DD
231
.B3
H88

Alle Rechte, besonders das der Übersetzung in fremde Sprachen, vorbehalten.
Copyright 1921 by Gerhard Stalling, Oldenburg i. O.

Dem Andenken Albert Ballin's
in treuer Verehrung und herzlicher Dankbarkeit.

Er war ein Mann, nehmt alles nur in allem,
Ich werde nimmer ſeinesgleichen ſehn.

Shakeſpeare, Hamlet I, 2.

Vorwort.

Der Anlaß zur Veröffentlichung dieſes Buches iſt der Wunſch, das Andenken Albert Ballin's lebendig zu erhalten, dem Gedächtnis der Lebenden zurückzurufen und Späteren zu ſchildern, was er für den Aufbau deutſcher Weltwirtſchaft in der Blütezeit des Reiches mit größtem Erfolg, für ihre Erhaltung in ſchwerer Zeit leider erfolglos getan hat. In letzterer Hinſicht wird die Darſtellung den meiſten Leſern Neues bringen. Soviel auch über Ballin's vermeintliche und wirkliche politiſche Tätigkeit vor dem Kriege und im Kriege geſprochen worden iſt, ihr Zweck und namentlich ihr Zuſammenhang mit ſeiner wirtſchaftlichen Arbeit iſt kaum bekannt. Und doch iſt das eine vom anderen nicht zu trennen und eins ohne das andere nicht zu verſtehen, der erfolgloſe Verſuch weltpolitiſcher Verſtändigung und die erfolgreiche Herſtellung weltwirtſchaftlicher Verknüpfung. In dieſem Zuſammenhang aber liegt die geſchichtliche Bedeutung des Mannes und ſeines Werkes.

Vielleicht trägt das Buch auch zur Aufklärung über die Urſachen unſeres Sturzes bei; mir ſchwebte auch dieſes Ziel bei der Herausgabe vor. Wenn es nach den Worten Friedrichs des Großen das Unglück des Menſchengeſchlechtes iſt, daß die Erfahrungen der Väter für die Kinder verloren ſind, und jede Generation ihre eigenen Fehler machen muß, ſo ſollte man

angeſichts der Größe unſeres Unglücks verſuchen, für dieſes Mal jene reſignierte Doktrin nach Möglichkeit nicht abermals zur Wahrheit werden zu laſſen.

Die Berechtigung zur Veröffentlichung des Buches entnehme ich dem Auftrag des Verſtorbenen, den er mir zu ſeinen Lebzeiten gab, ſeinen ſchriftlichen Nachlaß zu ordnen und nach beſtem Ermeſſen zu verwerten, ſowie der Tatſache, daß ich mehr als ein Jahrzehnt lang das Glück hatte, ſein Mitarbeiter zu ſein.

Für freundliche Hilfe bei der Darſtellung der älteren Zeit bin ich Herrn Direktor Ad. Storm, bei dem techniſchen Teil Herrn Oberinſpektor Emil J. Kirchheim und bei dem Perſönlichen dem langjährigen Freunde Ballin's, Herrn Profeſſor Dr. E. Francke, zu aufrichtigem Danke verbunden.

Bei der Schilderung von Perſonen und Vorgängen bin ich beſtrebt geweſen, „sine ira et studio“ zu ſchreiben und nur quellenmäßig zu belegenden Stoff zu geben.

Hochkamp, Bezirk Hamburg, im Oktober 1921.

Der Verfaſſer.

Inhalt:

	Seite
I. Morris & Co.	1
II. Generalvertreter von Edward Carr	12
III. Paſſageleiter der Packetfahrt	27
IV. Der „Pool“	42
V. Der Morgan-Truſt	61
VI. Ausbau der Hamburg-Amerika Linie	98
VII. Techniſche Neugeſtaltung der Hamburg-Amerika Linie	176
VIII. Politik	200
IX. Der Kaiſer	277
X. Der Krieg	299
XI. Perſönliches	379

I.

Morris & Co.

Albert Ballins Vaterhaus hat an der Wiege der hamburgiſchen Großſchiffahrt geſtanden, am Steinhöft, einem Stück jenes alten Straßenzuges, an dem ſich bis zur Erbauung der modernen Hafenanlagen der Schiffe Maſtenwald, von dem das hamburgiſche Lied ſingt, entlang zog, an dem ſich das vielgeſtaltige bunte Leben, das die wachſende Großſchiffahrt mit ſich brachte, vor den Augen des Kindes und Jünglings abſpielte. Jene Kindeseindrücke haben auch im Gehirn des Mannes noch fortgewirkt, jene Zeiten, in denen Haus und Geſchäft unter einem Dach waren, in denen wenige Schritte oder wenige Minuten den Reeder zu ſeinem Schiff brachten, in denen das vielgerühmte perſönliche Freundſchafts- und Vertrauensverhältnis zwiſchen Schiffsführer und Schiffseigentümer noch beſtand, deſſen Schwinden keiner mehr beklagt hat als Albert Ballin. Zeitlebens hat er dieſe alte Zeit, in der man ſein Schiff vor Augen hatte, ſeinen Betrieb perſönlich überwachen konnte, als die glücklichere und als die Grundlage aller Erfolge angeſehen, was ſie mit ihrer unermüdlichen Arbeitsfreudigkeit und ihrer rieſenhaften Arbeitsleiſtung auch geweſen iſt. Daß die tägliche Umgebung, die täglichen Eindrücke die Phantaſie des Knaben ſtark beeinflußt haben, iſt

außer Frage. Daneben kann man zweifelsfrei Ergebnisse einer jahrhundertelangen Vererbung feststellen.

Ballin entstammte einer alten jüdischen Familie, von der Mitglieder an Hand der alten Grabsteine und sonstiger Urkunden vor Jahrhunderten bereits in Frankfurt a. M. nachweisbar sind, zu späterer Zeit in Paris, danach in Mittel- und Norddeutschland und Dänemark. In Hamburg und Altona werden sie auch schon im 17. Jahrhundert als wohlhabend und angesehen erwähnt. Schon unter den ersten bekannten Familienmitgliedern sind einige durch Gelehrsamkeit und hohes Ansehen unter ihren Glaubensgenossen ausgezeichnet, spätere durch erfolgreiche Betätigung auf dem Gebiete der Kunst und des Kunsthandwerks, was ihnen die Gunst französischer Könige verschaffte. Die nach Deutschland und Dänemark abgewanderten Zweige zeichneten sich wiederum durch Gelehrsamkeit und geschäftliche Tüchtigkeit aus. Klugheit und künstlerische Phantasie kann man als Vererbungsprodukte bei Albert Ballin bezeichnen. Sie sind maßgebend für seine geschäftlichen Erfolge gewesen. Die Klugheit, Gewandtheit und Sicherheit, namentlich auch in der Menschenbehandlung, und die künstlerische Phantasie, die ein starkes persönliches Schönheitsgefühl auslöste, im Bunde damit starke Ansprüche an Schönheit und Bequemlichkeit der Umgebung, Ansprüche, an denen sich der Maßstab für die Eigenschaften der Kinder seines Geistes, die großen Passagierdampfer, bildete.

Ballin hat, je älter er wurde, desto weniger Freude an Wiedergaben seines Ichs in der Presse und Literatur gehabt, und hat sich in der unfreundlichsten Weise geweigert, dem

literariſchen Bureau ſeiner Geſellſchaft Material darüber zur Verfügung zu ſtellen. Was an authentiſchen Angaben über ſeinen Lebens- und Werdegang veröffentlicht worden iſt, iſt darum ſehr beſcheiden. Trotzdem oder vielleicht deswegen hat ſich auch um ſeine Jugend ein kleiner Legendenkranz gewoben von ſorgſamer kaufmänniſcher Erziehung durch den Vater, ſorgfältiger Ausbildung auf der Hochſchule hanſeatiſcher Kaufmannſchaft in England und dgl. mehr. Die Wirklichkeit iſt ſehr nüchtern. Auf die Kindheit des jüngſten von ſieben Geſchwiſtern, die darum von der Mutter vielleicht zu zärtlich und fürſorglich beſchirmt worden iſt, ſo daß ihr Produkt jedenfalls nicht das war, was man eine robuſte Geſundheit zu nennen pflegt, im Gegenteil eine gewiſſe Verweichlichung und darum Neigung zu allerhand Krankheiten — folgte die übliche Schulzeit auf einer der hamburgiſchen Privatſchulen. Es mutete vor den Zeiten, in denen Hamburg durch eine Univerſität und andere Anſtalten ſein Geiſtesleben zu befruchten trachtete und wiſſenſchaftliches Streben betätigte, den aus dem Inlande Kommenden ſeltſam an, daß es in Hamburg nur eine kleine Schicht in der Bevölkerung gab, die auf eine abgeſchloſſene höhere Schulbildung, namentlich ſolche humaniſtiſcher Art, Wert legte. Der Hamburger Durchſchnittskaufmann tat es nicht, und das Produkt dieſer geringen Wertſchätzung waren eine Anzahl von Privatſchulen, die die Jünglinge bis zum „Einjährigen“ brachten, mit einer Allgemeinbildung, von der man, ohne einem der Schulleiter zu nahe zu treten, ſagen kann, daß ſie z. B. von dem, was die Kreiſe des höheren preußiſchen Beamtentums und die ihnen nahe-

ſtehenden unter abgeſchloſſener Allgemeinbildung verſtanden, erheblich entfernt war. Die letzten Jahrzehnte haben darin, wie in der Schätzung geiſtiger Ausbildung überhaupt, in Hamburg eine Änderung gebracht.

Albert Ballin iſt auf einer jener Schulen ein keineswegs hervorragender Schüler geweſen, zumal auch Schulfleiß nicht ſeine ſtarke Seite war. Er hat, was ihm an praktiſchen Kenntniſſen in der Mathematik und namentlich der engliſchen Sprache fehlte, ſpäter durch Privatſtunden erfolgreich nachgeholt, ſo daß er das Engliſche in der Unterhaltung wundervoll beherrſchte. Seine Liebhaberei in jungen Jahren war die Muſik. Auf dem Cello ſollen ſeine Leiſtungen beachtenswert gut geweſen ſein. Authentiſch kann keiner ſeiner Freunde aus den letzten Lebensjahrzehnten das beſtätigen, denn zur praktiſchen Ausübung iſt er ſpäter auch in Mußeſtunden nicht mehr gekommen. Neben der Muſik zogen ihn die ſchöne, die geſchichtliche und politiſche Literatur beſonders an. Sein fabelhaft ſtarkes Gedächtnis ſpeicherte daraus einen großen Vorrat auf. Seine zahlloſen geſchäftlichen Reiſen lehrten ihn vieler Menſchen Länder und Sitten kennen und ihr Weſen verſtehen, mehr als Bücherweisheit ihm hätte geben können. So wurde er im beſten Sinne ein feingebildeter Mann, dem auch die Gabe des Wortes in Sprache und Schrift in hervorragender Weiſe zur Verfügung ſtand, obwohl er mit manchem anderen Vater das Schickſal teilte, daß Aufſatzleiſtungen, die er gelegentlich für ſeine in dieſer Hinſicht nicht begabte Adoptivtochter in ihren Schuljahren anfertigte, nicht gerade eine her-

vorragende Zenſur und einmal ſogar die Bezeichnung „Zeitungsdeutſch“ einbrachten.

Als Albert Ballin 17 Jahre alt war, ſtarb im Jahre 1874 der Vater. Des Vaters Geſchäft, das unter der Firma Morris & Co. geführt wurde, war ein Auswandereragentur-Geſchäft. Es beſorgte die Anwerbung und Expedierung von Auswanderern für die transatlantiſche Schiffahrt. Das Kontor war, wie in den alten Häuſern üblich, mit der Wohnung verbunden, Familie und Geſchäft wuchſen dadurch ineinander, das Geſchäft wurde Familienſache, und die Kinder bekamen frühzeitig Eindrücke von allem, worauf es bei ſeiner Handhabung ankam. Der junge Albert Ballin um ſo mehr, da er ſeine Schularbeiten im Kontor zu erledigen pflegte — ob aus Intereſſe für das Kontor oder vielleicht auch, weil er dort freundliche Hilfe fand, darüber ſchweigt die Geſchichte. In das Weſen eines ſolchen alten Hauſes mag eine kleine Geſchichte verſetzen, die Ballin einmal mit viel Humor zum beſten gab. Die Familie hatte, was heute auch ſelten geworden, ein ſeit Jahren bewährtes Dienſtmädchen, ein Faktotum und Schutzgeiſt des Hauſes, mit den Kindern herangewachſen und alt geworden. „Auguſte“ hatte keinen modernen Freiheitsdrang und begnügte ſich mit einem jährlichen Ausgang zu ihrer Familie in Barmbeck, einem Hamburger Vorort. Eines Tages ſaß der junge Chef der Firma Morris & Co. in wichtigem geſchäftlichen Geſpräch. Da ſteckte das brave Mädchen den Kopf durch die Tür des Privatkontors, um ſich mit den Worten zu verabſchieden: „Adjüs ook Albert, ick gah hüt ut!“ Es war ihr einmaliger jährlicher Ausgang!

Das Geſchäft, das der Vater 1852 mitbegründet hatte, hatte bis zu ſeinem Tode keine großen Erfolge errungen. Der jüngſte Sohn, der am 15. Auguſt 1857 geboren war, trat, 17 Jahre alt, ſogleich nach dem Verlaſſen der Schule, als Mitarbeiter ein. 1877 ſchied der nach dem Tode des Vaters verbliebene Mitinhaber aus, 1879 trat Albert Ballin als Teilhaber ein. Ihm war damit auch die Aufgabe zugefallen, für Mutter und Geſchwiſter, ſoweit ſie nicht ſchon auf eigenen Füßen ſtanden, zu ſorgen. Das gelang ihm in kürzeſter Friſt. Er widmete ſich ſeiner Aufgabe mit dem größten Fleiß und war den wenigen Mitarbeitern, die das Kontor beſchäftigte, ein unermüdliches Vorbild. Die Abgangstage der Schiffe brachten gewöhnlich Arbeit bis tief in die Nacht, wie das in ſolchen Hamburger Kontoren in früherer Zeit Regel war. Daß die Arbeit auch den Beifall der Auftraggeber fand, dafür iſt eine kleine Anekdote bezeichnend. Der Chef einer der ausländiſchen Linien, für welche die Firma arbeitete, kam eines Tages nach Hamburg, um ſeine Agentur zu beſuchen. Ihn empfing der jugendliche Ballin und antwortete auf die Frage nach Herrn Ballin mit ſeinem Namen, worauf er zur Antwort erhielt: „Ich wünſche nicht Sie zu ſprechen, junger Mann, ſondern den Inhaber der Firma.“ Das Mißverſtändnis klärte ſich raſch auf, und auf die beſorgte Frage, ob der Beſucher an der Führung der Geſchäfte vielleicht etwas auszuſetzen habe, kam die Antwort, daß man im Gegenteil mit der Leitung der Geſchäfte viel zufriedener ſei als früher.

Um die Verhältniſſe, unter denen die Firma ſich emporzuarbeiten hatte, zu verſtehen, muß man ſich vergegenwärtigen, daß zu jener Zeit, Ende der 70er Jahre, die Hamburgiſche Reederei noch in den Kinderſchuhen ſtand, und in ihrem Heimathafen keineswegs die beherrſchende Stellung einnahm, die ſie ſpäter errungen und erſt im Kriege wieder verloren hat. Die gegenwärtige Zeit, in der fremde Flaggen und fremde Reedereien vorherrſchen, entſpricht ungefähr dem Bilde jener Zeit vor fünf Jahrzehnten. Die „Hamburg-Amerikaniſche Packetfahrt-Aktien-Geſellſchaft“, auch damals ſchon die bedeutendſte Hamburger Reederei, obwohl ihre Linien nur Nord- und Mittelamerika mit Hamburg verbanden, war im internationalen Verkehr nur eine beſcheidene Größe, zudem gerade durch einen erbitterten Konkurrenzkampf mit der Adler-Linie, der in den 70er Jahren ſtattgefunden hatte, geſchwächt und in der Entwicklung ihres Schiffsmaterials zurückgeblieben. Die übrigen, ſpäter bedeutend gewordenen Hamburger Linien exiſtierten noch gar nicht oder hatten ſchwere Jugendjahre durchzumachen. Mit der Packetfahrt konkurrierten im Auswanderergeſchäft neben dem Norddeutſchen Lloyd, der Holland-Amerika Linie in Rotterdam und der Red Star Line in Antwerpen auch die engliſchen Linien ſtark mit der ſogenannten indirekten Paſſagierbeförderung über Hamburg. Dieſe Paſſagiere, die von den Agenten der engliſchen Linien geworben waren, wurden von Hamburg nach England und von dort mit transatlantiſchen Dampfern weiterbefördert. Es war die Zeit, in der Deutſchland, vor ſeiner Induſtrialiſierung, ſeiner wachſenden Bevölkerung keine genügende Arbeitsgele-

genheit bot und daher eine ſtarke Auswanderung hatte. Sie hat erſt in den 90er Jahren aufgehört, als das Wachstum der Induſtrie alle verfügbaren Arbeitskräfte beanſpruchte und an ihre Stelle dann die große Auswanderung aus Südeuropa, Öſterreich-Ungarn und den ſlawiſchen Gebieten trat. Indes waren die Anfänge der Auswanderung aus dieſen Diſtrikten auch in den 70er und 80er Jahren bereits ſpürbar, und ſie bildeten die Grundlage des Geſchäftes der Hamburger Auswanderer-Expedienten, während die Grundlage des Geſchäftes der deutſchen Dampferlinien die deutſche Auswanderung war. Für dieſe beſaßen die Linien oder ihre Agenten die behördlich vorgeſchriebene Konzeſſion für den Betrieb des Auswanderergeſchäftes, die Expedienten beſaßen ſie nicht oder doch nur für einzelne Bundesſtaaten oder Provinzen, wie z. B. Morris & Co. für Schleswig-Holſtein und Mecklenburg. Dieſe waren deshalb darauf angewieſen, vorzugsweiſe in den außerdeutſchen Gebieten ſich zu betätigen. Und da die deutſchen Linien, um das Geſchäft der Expedienten niederzuhalten, ſich weigerten, ihnen Paſſagiere abzunehmen, waren dieſe gezwungen, mit ausländiſchen Dampferlinien zu arbeiten. Sie beſorgten für ihre Unteragenten die Plätze, die dieſe für ihre Kundſchaft brauchten, belegten ſie wohl auch auf eigene Rechnung und ſtellten ſie den Agenten zur Verfügung. Sie waren der Vermittler zwiſchen Reeder und Auswanderer, um den die Reederei ſich ſelber erſt kümmerte, wenn er an Bord war. Darum war die Aufgabe der Hamburger Expedienten auch die Unterbringung der Auswanderer in Hamburg und die Weiterbeförderung nach England. Eine Reihe von Gaſtwirtſchaften in der Nähe

des Hafens dienten der Unterbringung der Auswanderer, und dem freien Wettbewerb der Expedientenfirmen war ein großes Feld offen. Organisationstalent und Gewandtheit in der Behandlung der Auswanderer konnten große Erfolge erzielen.

Auf diesem Gebiete bewährte sich zuerst der Scharfblick des jungen Ballin. Seine Firma hatte in der indirekten Auswandererbeförderung über England bereits in den ersten Jahren seiner Tätigkeit eine bedeutende Stellung errungen, die den jugendlichen Leiter vor allem auch in persönliche Beziehungen zu der englischen Generalvertretung der „American Line", für die er in Hamburg arbeitete, der Firma Richardson, Spence & Co. in Liverpool und ihrem Leiter, Mr. Wilding, brachte. Mit diesem hat ihn eine enge persönliche Freundschaft zeitlebens verbunden, eine Freundschaft, aus der Ballin zahlreiche wertvolle Anregungen gekommen sind, und die ihm einen intimen Einblick in die Verhältnisse der englischen Reederei gab sowie persönliche Beziehungen zu anderen leitenden Persönlichkeiten derselben verschaffte. Insofern wurde die Verbindung mit England, die schon in jungen Jahren auch zu Reisen dorthin führte, auch für diesen jungen Hamburger eine geschäftliche Hochschule.

Die Stellung der Firma Morris & Co. im Auswanderergeschäft ist dadurch am besten gekennzeichnet, daß sie es unter ihrer neuen Leitung in wenigen Jahren dahin brachte, daß sie ein Drittel der über England gehenden, also der indirekt beförderten Passagiere abfertigte. Nun fiel in diese Periode, Beginn der 80er Jahre, der Übergang von einer schweren wirtschaftlichen Depression zu einer Hochkonjunk-

tur in den Vereinigten Staaten, und derartige Übergänge pflegten ſich ſtets durch einen ſtarken Vorverkauf von Zwiſchendecksfahrkarten in den Vereinigten Staaten anzukündigen, den ſogenannten „prepaids“, d. h. Anweiſungen auf Fahrkarten, die in den Vereinigten Staaten gekauft und von den Käufern an Verwandte in Europa geſandt wurden, um dieſen die Überfahrt zu ermöglichen. Dieſem Vorverkauf folgte dann einige Monate ſpäter ein ſtarker Strom von Auswanderern aus Europa. So auch dieſes Mal. Die Zahl der von Hamburg nach New York fahrenden Zwiſchendecker ſtieg von etwa 25 000 im Jahre 1879 auf 69 000 und 123 000 in den beiden folgenden Jahren.

Daß die für die Bewältigung dieſes großen Verkehrs in erſter Linie in Frage kommende Hamburger Linie, die „Packetfahrt“, ihm gerecht werden konnte, war ausgeſchloſſen; ganz abgeſehen davon, daß ſie ſich auch um die nichtdeutſche Auswanderung bewußt nicht kümmerte. Die Geſellſchaft war ſeit Jahr und Tag mit der Erneuerung und Vermehrung ihres Materials im Rückſtande geblieben und hatte mit ihrer Konkurrenz ſo wenig Schritt gehalten, daß namentlich der jüngere „Norddeutſche Lloyd“ in Bremen ſie weit überflügelt hatte. Nicht nur war dieſer mit dem von ſeinem hervorragenden Leiter Lohmann aufgebauten und mit größter Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit durchgeführten Schnelldampferdienſt — „Bremen-New York in 9 Tagen“ — der „Packetfahrt“ qualitativ weit voraus, auch in der Menge des Schiffsraums übertraf er die Hamburger Geſellſchaft derart, daß 1882 von 107 transatlantiſchen Dampfern unter deutſcher Flagge der

Lloyd 47 beſaß, die Packetfahrt nur 24. Aus dieſem Grunde ſchon hätte eine Annäherung der Firma Morris & Co. an die „Packetfahrt“, etwa um dieſer ein vermehrtes Zwiſchendecksgeſchäft zuzuführen, keinen Erfolg haben können. Außerdem wäre das Beſtreben der Firma, ſich eine größere Stellung in ihrem Geſchäftsbereich durch eine Tätigkeit für die Hamburger Linie zu verſchaffen, zweifellos auf den ſchärfſten Widerſtand der Firma Auguſt Bolten geſtoßen, deren Inhaber einer der Gründer der „Packetfahrt“ war, und die die Generalvertretung für das nordamerikaniſche Fracht- und auch das Paſſagegeſchäft und demgemäß einen überragenden Einfluß bei der Geſellſchaft hatte. Die Firma Bolten hatte ſich übrigens ebenſo wie die von ihr vertretene Linie ſtets geweigert, den Expedienten-Firmen irgendwelche Paſſagiere abzunehmen.

In Vorausſicht dieſer kommenden ſtarken Auswandererbewegung trat Ballin an eine neu entſtehende Hamburger Reederei, die zunächſt nur einen Frachtdampferdienſt von Hamburg nach New York plante, mit dem Vorſchlage heran, auch die Zwiſchendecksbeförderung aufzunehmen. Nicht ohne daß ihm von ſeiten ſeiner engliſchen Geſchäftsfreunde die Befürchtung geäußert wurde, es könne ſeine Tätigkeit für ſie darunter leiden. Aber er wußte dieſe Befürchtung zu beſchwichtigen.

II.

Generalvertreter von Edward Carr.

Die neue Reederei, für die Morris & Co. die Generalvertretung im Paſſagiergeſchäft übernahmen, war eine Privatreederei, die Firma Edward Carr. Der Vertrag für dieſe Übernahme zeigt bereits alle Spuren großzügiger Unternehmungsluſt. Morris & Co. verpflichteten ſich darin, der Reederei für ihre im Bau befindlichen Dampfer „Auſtralia“ und „America“ ſoviel Paſſagiere regelmäßig zu liefern, als die Dampfer befördern könnten, und garantierten der Reederei einen Paſſagepreis von netto M. 82,—; alle Speſen und Kommiſſionen ſowie die Abfertigung der Paſſagiere ſollten zu Laſten von Morris & Co. gehen. Der Zwiſchendeckspreis, den die Packetfahrt damals nahm, betrug M. 120,—. Falls dieſer Preis erhöht würde, ſollte auch der Nettopreis für die Carr-Dampfer entſprechend erhöht werden. Für die beiden Dampfer wurden 8—9 Reiſen im Jahre in Ausſicht genommen. Wenn die Reederei ſich zur Einſtellung eines dritten Dampfers entſchließen würde, ſollte die Firma Morris auch für dieſen dieſelbe Verpflichtung haben. Für jeden an der vollen Zahl fehlenden Paſſagier ſollte die Firma der Reederei eine Entſchädigung von M. 20.— zahlen, falls noch keine Einrichtungen für die Unterbringung des Paſſagiers getroffen ſeien, und M. 35,—, falls

bereits Einrichtungen getroffen wären. In Aussicht genommen war eine Zahl von 650—700 Passagieren pro Dampfer. Die tatsächliche Beförderungsfähigkeit stellte sich etwas niedriger; auf der ersten Reise, am 7. Juni 1881, auf 581 Personen. Die Firma Morris verpflichtete sich auch, die Speditionsgüter, die sie beschaffen konnte, den Carr-Dampfern zuzuführen. Die Tätigkeit der Firma muß von Anfang an zur Befriedigung der Reederei ausgefallen sein, denn diese verzichtete gleich bei der ersten Reise auf die Strafezahlung für 60 fehlende Passagiere, da die Firma Morris nachweisen konnte, daß für diese Anmeldungen aus Dänemark vorgelegen hatten, die Passagiere aber ausgeblieben waren. Kennzeichnend für den bescheidenen Umfang des Apparates, mit dem dieses Unternehmen in Angriff genommen wurde, ist eine Gehaltsliste für das Personal der Firma Morris, das aus neun Köpfen mit einem Jahresgehaltsetat von M. 20302,— bestand!

Übrigens war der Betrieb der neuen Linie von einer besonderen Eigenart im Vergleich zu der älteren Konkurrenz. Diese Eigenart bestand darin, daß die Dampfer der Carr-Linie gewöhnliche Frachtdampfer waren, die aber neben einem mäßigen Quantum von Gütern auch Zwischendecker beförderten. Es waren also keineswegs Passagierdampfer der allgemein üblichen Art, die neben Zwischendeckern auch Kajütspassagiere beförderten. Für den Auswanderer hatte das den Vorteil, daß ihm mehr Bewegungsfreiheit als auf den anderen Schiffen gegeben war. Alles, was das Schiff an freiem Raum, namentlich an Decksraum, hatte, stand dem Zwischendecker uneingeschränkt zur Verfügung, während er auf den Kajüts-

dampfern in ſeiner Bewegungsfreiheit ſtark beſchränkt war. Dieſer Typ von Schiffen war nicht völlig neu. Auch unter den Segelſchiffen der alten Zeit, die Auswanderer beförderten, hatte es ähnliche bereits gegeben. Der Vorteil gegenüber dem Kajütsdampfer für den Reeder beſtand in dem weſentlich niedrigeren Anſchaffungspreis dieſer Schiffe, die nur die einfachſten Einrichtungen für die Unterbringung und Verpflegung der Auswanderer hatten, keine mehr oder weniger koſtſpielig ausgeſtatteten Salons und dgl. und ein verhältnismäßig geringes Perſonal ſowie infolge ihrer mäßigen Geſchwindigkeit auch niedrigere Betriebskoſten, ſo daß ſie, ſelbſt zu dem billigen, im Vertrage angenommenen Zwiſchendeckspreis, ein relativ beſſeres finanzielles Ergebnis erzielten als die Kajütsdampfer, aber auch als reine Frachtdampfer.

So machte ſich denn auch der neue Konkurrent der Packetfahrt alsbald empfindlich fühlbar, zumal die Zahl der Dampfer der Carr-Linie wuchs; bis zum Jahre 1885 waren an Stelle der urſprünglichen zwei Dampfer fünf getreten. Die erſte Folge der Konkurrenz war natürlich ein Heruntergehen der Beförderungspreiſe und zwar nicht nur in Hamburg. Denn die innere Verbindung zwiſchen den Fahrpreiſen von den einzelnen Häfen iſt ſehr eng, weil jeder Hafen ſeinen Preis gegenüber den anderen ſo abſtimmt, daß er möglichſt zugkräftig wird. Infolgedeſſen wirkte der Konkurrenzkampf in Hamburg auch auf die anderen Häfen zurück, und zog auch das Geſchäft der anderen Linien in Mitleidenſchaft. Im Mai 1882 fingen die Preisherabſetzungen an, im Oktober 1882 hatten Lloyd und Packetfahrt ihre Preiſe bereits bis auf M. 90,— ermäßigt, im

Juni 1883 auf M. 80,—, im Februar 1884 waren die engliſchen Linien bis auf 30 Schilling heruntergegangen. Natürlich mußte auch die Carr-Linie dieſer Preisbewegung folgen, ſie ſogar noch verſchärfen. Die niedrigen Preiſe wurden noch weſentlich verkürzt durch immer wachſende, den Agenten gewährte Kommiſſionen. Auch die Öffentlichkeit wurde durch ſtreitbare Zeitungsartikel der beiderſeitigen Agenten mit der Angelegenheit befaßt, was zuerſt Veranlaſſung zu einer gewiſſen Fühlungnahme zwiſchen den Leitungen der konkurrierenden Reedereien gab, die bemüht waren, dieſen öffentlichen Streit zwiſchen ihren Agenten beizulegen. Eine noch empfindlichere Folge war, daß die Vereinbarungen, die zwiſchen den alten Reedereien zwecks Aufrechterhaltung lohnender Preiſe beſtanden, in die Brüche gingen. Nachdem die in Europa beſtehenden bereits alsbald durch die Konkurrenz durchbrochen waren, ſah ſich im Jahre 1883 die Packetfahrt gezwungen, infolge der zunehmenden Konkurrenz der Carr-Linie auch aus der in New York beſtehenden Vereinigung, der ſogenannten „Continental Conference“, auszutreten, weil der dort vereinbarte Preis von 30 Dollar für die Überfahrt nach Europa der Konkurrenz der Carr-Linie einen zu großen Spielraum ließ, und die übrigen Mitglieder der Konferenz auf eine Herabſetzung der Preiſe nicht eingehen wollten, auch einen Antrag der Packetfahrt, den bisherigen Preisunterſchied zwiſchen der Rate nach Hamburg und den Raten nach Antwerpen und Rotterdam in Wegfall kommen zu laſſen, abgelehnt hatten.

Wie ſtark die Konkurrenz der Carr-Linie bereits geworden war, zeigte die Statiſtik. Im Jahre 1883 beförderte die

Packetfahrt in 76 Dampfern 55390 Paſſagiere, die Carr-Linie in 29 Dampfern 16471 Paſſagiere, alſo etwa 30% von dem Verkehr der erſteren. Im Jahre 1884 ſteigerte die Packetfahrt ihre Abfahrten auf 86, die Paſſagierzahl aber nur auf 58338. Die Carr-Linie machte demgegenüber nur 30 Abfahrten mit 13466 Zwiſchendeckern, behauptete alſo ihren Stand gegenüber der ſtarken Anſtrengung der Packetfahrt immerhin leidlich. In einer anderen Beziehung bedeutete übrigens die neue Linie eine Bereicherung des Hamburger Verkehrs. Ihre Konkurrenz hatte nämlich zur Folge, daß ein ſtarker Rückgang der Auswandererbeförderung von Hamburg über England, der ſogenannten indirekten Beförderung, eintrat. Dieſe indirekte Beförderung hatte im Jahre 1880 rund 20000 Paſſagiere umfaßt, während von der Packetfahrt im ſelben Jahre 47000 befördert wurden. Das Jahr 1881 brachte einen Hochſtand der Auswanderung mit 68000 Paſſagieren für die Packetfahrt, 4000 für die eben beginnende Carr-Linie und nicht weniger als 47600 über England beförderten Paſſagieren. Das Jahr 1882 brachte für die Packetfahrt 68000, für die Carr-Linie 11000, für die engliſchen Linien 31000. Das Jahr 1883 55000, 16000 und 13000 und das Jahr 1884 58000, 13000 und 16000 Paſſagiere. Der Anteil der direkten Beförderung von Hamburg war im Laufe dieſer Jahre alſo ganz weſentlich geſtiegen.

Neue Opfer mußte die Packetfahrt bringen, um in dem Verkehr nach dem franzöſiſchen Hafen Havre die franzöſiſche Konkurrenz nicht zu ſehr aufkommen zu laſſen. Das gleiche war im Frachtverkehr von Hamburg der Fall und immer mehr

auch im Zwischendecksverkehr von New York. Im Jahre 1884 war unter dem Druck des Wettbewerbs der Preis von New York nach Hamburg bereits auf 18 Dollar heruntergegangen und die Agentenkommission auf 5 Dollar gestiegen, so daß der Nettopreis nur 13 Dollar betrug. Nun wurden auch die Aktionäre der Packetfahrt unruhig, und die Generalversammlung des Jahres 1884 brachte eine Interpellation eines Aktionärvertreters, in der die Verwaltung zur Anstrebung einer Abmachung mit der Konkurrenz aufgefordert wurde. Immer noch verhielt sich die Packetfahrt demgegenüber ablehnend ebenso wie der Bildung eines sogenannten Pools unter den Hamburger Auswandereragenten, dem die Carr-Linie nur beitreten zu wollen erklärte, wenn auch die Packetfahrt hineinginge und der Carr-Linie das Zugeständnis mache, daß diese mit ihrem Beförderungspreis um fünf Mark unter dem der Packetfahrt bleiben könne. Der Druck von außen her auf die Leitung der Packetfahrt wurde aber stärker. Unter der in Hamburg bestehenden Konkurrenz litten natürlich auch die übrigen transatlantischen Reedereien, und sowohl von New York aus wie auch von Bremen her wurde auf den Abschluß einer Vereinbarung gedrängt. Noch aber konnte sich die Verwaltung der Packetfahrt nicht entschließen, einer solchen Vereinbarung beizutreten, da die Carr-Linie auf ihrer Forderung der Bewilligung einer Differenzrate, d. h. des Rechts, mit ihren Preisen unter denen der Packetfahrt zu bleiben, beharrte. Sie begründete diese Forderung damit, daß ihr Dienst dem der Gesellschaft nicht ebenbürtig sei, da den wöchentlichen Dampferabfahrten der Packetfahrt auf ihrer Seite nur zwei- bis drei-

malige im Monat gegenüberſtänden, und ihre Dampfer die langſameren ſeien. Der Norddeutſche Lloyd zeigte ſich gewillt, einer derartigen Differenzrate zuzuſtimmen; wenn ihm ein Preisunterſchied zwiſchen ſeinen ſchnellen Dampfern und ſeinen langſameren Dampfern zugebilligt würde, ſolle ein gleiches Verhältnis zwiſchen der Packetfahrt und der Carr-Linie Platz greifen. Auch war der Lloyd bereit, der Packetfahrt einen gewiſſen Vorſprung zu geben, ſo daß der Preis für die Bremer Schnelldampfer M. 120,—, für die langſameren M. 110,—, für die Packetfahrt-Dampfer M. 105,— bis M. 110,— und für die Carr-Dampfer M. 98,— bis M. 100,— ſei. Mit dieſem Vorſchlag trat Edward Carr an die Leitung der Packetfahrt im Oktober 1884 heran, zugleich mit der Drohung, daß, wenn eine Vereinbarung auf dieſer Grundlage nicht zuſtande komme, er ſeinen Beförderungspreis abermals ermäßigen werde, und zwar von M. 80,— auf M. 60,—. Auf den Rat ihrer New Yorker Agentur lehnte die Packetfahrt die Bewilligung einer Differenzrate für die Carr-Linie wieder ab, und damit ſcheiterte vorerſt der Verſuch zur Einigung. Von Hamburger Bankkreiſen, und zwar namentlich von dem Senior der bekannten Bankfirma L. Behrens & Söhne, war die Verwaltung der Packetfahrt zum Abſchluß eines Übereinkommens mit der Konkurrenz ſehr gedrängt worden. Dieſe Teilnahme der Hamburger Börſenkreiſe an dem Streit erklärte ſich daraus, daß die Carr'ſche Reederei eine ſogenannte Partenreederei war, an der bekannte und bedeutende Hamburger Firmen und Perſönlichkeiten finanziell intereſſiert waren. Vorſchläge des Herrn Behrens für eine Einigung wurden von der Packetfahrt mit

Gegenvorschlägen erwidert, die von Carr schlankweg abgelehnt wurden.

Der Streit ging in dieser Weise weiter und wurde noch dadurch kompliziert, daß die französische Compagnie Générale Transatlantique in die Interessensphäre der deutschen Linien in Süddeutschland stärker einzudringen versuchte. Auch in den Zeitungen ging die Polemik weiter, und daß die in der Generalversammlung vom Frühjahr 1884 geübte Kritik in weiteren Kreisen als sachlich begründet empfunden wurde, zeigt ein Artikel der Hamburger „Börsenhalle“ vom 2. April 1884, worin es als ein unbestreitbarer Fehler der Verwaltung der Packetfahrt bezeichnet wird, daß sie „die Entwicklung der Technik der Dampfschiffahrt, die seit Anfang der 70er Jahre die Betriebskosten auf die Hälfte heruntergebracht hat, nicht rechtzeitig erkannt und nicht genügend berücksichtigt hat.“ Schon vor Jahren sei auf die Möglichkeit der Einrichtung einer Linie hingewiesen worden, die aus Dampfern nur für die Beförderung von Fracht und Zwischendeckern bestehe; die Carr-Linie habe diesen Gedanken in die Tat umgesetzt, und sie habe sich inzwischen so konsolidiert, daß ihre Konkurrenz jetzt der Packetfahrt gefährlicher sei als umgekehrt. Dabei sei der Packetfahrt auch die Beförderung von Kajütspassagieren fast völlig verlorengegangen, die zu den Schnelldampfern anderer Linien abgewandert seien. In der Leitung der Packetfahrt fehle ersichtlich seit mehreren Jahren eine feste Hand und eine klare Voraussicht.

Für die wachsende Bedeutung, die sich die Carr-Linie im Passagierverkehr ihrerseits errungen hatte, ist bezeichnend,

daß Ende 1884 in New York die Vertretungen des Norddeutschen Lloyd, der Antwerpener und Rotterdamer Linien und der Carr-Linie zusammentraten, um einen Zusammenschluß herbeizuführen, dem aber die Packetfahrt abermals fernblieb ebenso wie die französische Linie. Die Folge war ein vollständiger Zusammenbruch der Raten, die auf den Stand von 6 Dollar heruntergingen. Damit begann das Jahr 1885 mit den denkbar schlechtesten Aussichten, und es fanden alsbald neue Verhandlungen unter den vom europäischen Kontinent aus fahrenden Linien in Köln statt, bei denen wieder der Gegenstand des Streites die Bewilligung eines Vorzugspreises für die Carr-Linie war, die mit großer Zähigkeit an ihrer Forderung festhielt. Von der Packetfahrt wurde auf den Abschluß einer Vereinigung der sämtlichen Linien unter Ausschluß der Carr-Linie hingearbeitet, um durch einen Beschluß der Vereinigung dem ganzen Agentennetze, das für die Konferenzlinien tätig war, die Arbeit für die Carr-Linie verbieten zu können. Ein entsprechender Beschluß wurde aber im letzten Augenblick dadurch verhindert, daß die Rotterdamer Linie ihrerseits die Forderung einer Vorzugsrate erhob und damit die ganze Konferenz zum Scheitern brachte.

Durch das Werfen der Überfahrtspreise war natürlich die Rentabilität des Carr'schen Unternehmens ebenfalls stark herabgedrückt, und die Verhandlungen zur Beilegung der Konkurrenz wurden vom Frühjahr 1885 an auf Vorschlag des Herrn Carr auf einer anderen Grundlage geführt, nämlich auf der Grundlage des Ankaufs des Carr'schen Unternehmens durch die Packetfahrt. Die Verhandlungen, bei denen in diesem

Stadium, als Vertreter des von Hamburg abweſenden Edward Carr, Albert Ballin in den Vordergrund trat, zogen ſich noch einige Zeit hin. Auf die Packetfahrt wirkte dabei im Sinne einer Verſtändigung eine veränderte Stellungnahme ihrer New Yorker Agenten, die jetzt ihrerſeits angeſichts der Erfolgloſigkeit des Konkurrenzkampfes für die Gewährung eines Vorzugspreiſes an die Carr-Linie eintraten. Daran und an Forderungen der franzöſiſchen ſowie der holländiſchen Linie auf Gewährung von Vorzugsraten ſcheiterten abermalige Bemühungen auf Abſchluß einer Konferenz. Im Juli 1885 aber waren die Dinge endlich ſo weit gediehen, daß in Hamburg eine Vereinbarung zwiſchen der Packetfahrt, dem Norddeutſchen Lloyd, der franzöſiſchen, der belgiſchen, der holländiſchen, der Carr-Linie und dem Vertreter der engliſchen Linien zuſtande kam, wobei eine Preiserhöhung auf M. 100,— beſchloſſen wurde unter Gewährung einer Vorzugsrate von M. 90,— für die Carr-Linie. Damit hatte dieſe alſo ihre maßgebende Forderung, die ihr dauernd eine Exiſtenzberechtigung neben der älteren Linie und deren beſſerem Schiffsmaterial gab, endlich durchgeſetzt. Eine Vereinbarung über die Hamburger Kommiſſionsſätze für die Auswandereragenten folgte, und bei den weiteren Verhandlungen mit den übrigen Reedereien erſcheint nunmehr Albert Ballin in ſeiner Eigenſchaft als Vertreter der Carr-Linie als vollberechtigter Komparent.

Dieſe weiteren Verhandlungen hatten zunächſt die Befreiung des Hamburger Platzgeſchäftes im Auswandererverkehr von dem engliſchen Einfluß, ſoweit das erreichbar war, zum Ziel. Denn dieſer mußte für die kontinentalen und namentlich die deutſchen Linien ein überaus ſtörendes Element, ja geradezu

ein Pfahl im Fleiſche ſein, weil die Intereſſen der engliſchen Linien ſo ganz andere als die der deutſchen waren. Jene hatten ja die feſte Grundlage ihres Geſchäfts in England und das feſtländiſche war für ſie nur eine Zugabe, für die deutſchen aber war es die Exiſtenz und ſeine Rentabilität eine Lebensfrage. Es wurde nun in weiteren Verhandlungen mit den übrigen kontinentalen Reedereien zunächſt durchgeſetzt, daß das Hamburger Platzgeſchäft von den Beſtimmungen der Konferenz ausgeſchloſſen bleibe, ſo daß die beiden Hamburger Linien gegenüber der engliſchen Konkurrenz in Hamburg freie Hand hinſichtlich der Preiſe ſowohl wie auch der Kommiſſionsſätze erhielten. Dieſe Abmachung wurde in einer Beſprechung der nordeuropäiſchen Linien, die in Bremen im Bureau des Norddeutſchen Lloyd ſtattfand, getroffen. Gleichzeitig wurde eine Erhöhung der Preiſe beſchloſſen. Ende 1885 wurde der erſte Zweck dieſer Maßnahme, eine Vereinbarung zwiſchen den Hamburger Linien und der Vertretung der engliſchen Linien in Hamburg, erreicht, Preiſe und Kommiſſionsſätze vereinbart; aber weitere, einſchneidende Veränderungen auf dieſem Gebiete traten erſt ſpäter ein, nachdem Albert Ballin in den Dienſt der Packetfahrt getreten war.

Das oben erwähnte Zugeſtändnis einer Vorzugsrate an die Carr-Linie war von der Verwaltung der Packetfahrt wohl in der Annahme gemacht worden, daß die mit der Carr-Linie eingeleiteten Verhandlungen über einen Ankauf ihrer Dampfer zum Ziele führen würden. Dieſe Verhandlungen zogen ſich aber, da man über den Preis nicht zu einer Einigung kommen konnte, noch vom Herbſt 1885 bis zum Frühjahr 1886 hin,

und nachdem die Packetfahrt sich endlich entschlossen hatte, für die vier Dampfer „California“, „Polynesia“, „Polaria“ und „Australia“ eine Summe von 2½ Mill. Mark zu bieten, erfolgte überraschenderweise Anfang März eine Verschmelzung der Carr-Linie mit der von der Firma Rob. M. Sloman & Co. in Hamburg betriebenen sogenannten „Union-Linie“. Die Position war dadurch für die Packetfahrt wesentlich unangenehmer geworden, denn die Gegenseite war durch diesen Zusammenschluß erheblich gekräftigt. Die Firma Sloman bot aber ihrerseits den Abschluß eines Übereinkommens an, das die Form eines sogenannten Pools haben sollte. Aus dem ersten Vorschlag, der dahin ging, daß von 108 gemeinschaftlich jährlich auszuführenden Reisen die Packetfahrt 60, die Union-Linie 48 Reisen machen solle, geht hervor, daß die Position der letzteren eine recht starke war. Auf dieser Grundlage kam der Pool aber nicht zustande, sondern auf einer anderen, nämlich der, daß die Packetfahrt die Annahme der Passagiere und die Leitung und Ausführung des Passagegeschäfts für beide Parteien übernehmen solle mit der Verpflichtung, mindestens ein Viertel der Passagiere den Schiffen der Union-Linie zu überweisen. Gleichzeitig sollte sich die Packetfahrt verpflichten, Albert Ballin an die Spitze ihrer Passageabteilung zu stellen und sich mit ihm über die Handhabung des Geschäfts zu verständigen. Verhältnismäßig rasch wurde über diesen Vorschlag eine Einigung erzielt.

Bereits Mitte Mai 1886 genehmigte der Aufsichtsrat der Packetfahrt den mit Ballin zu schließenden fünf-

jährigen Vertrag. In dem Vertrage heißt es, daß in Übereinstimmung mit dem zwischen den beiden Linien am 22. Mai geschlossenen Poolkontrakt die Packetfahrt Herrn Albert Ballin zum selbständigen alleinigen Leiter ihres gesamten Passagegeschäfts von und nach Nordamerika ernennt, und daß zu seinem Ressort auch die von der Packetfahrt kontraktlich mit übernommene Heranziehung der Zwischendeckspassagiere für die Schiffe der Union gehört, sowie ferner die Anstellung und Entlassung der Beamten seiner Abteilung, die Vereinbarung über ihre Gehälter und Provisionen, der Abschluß von Passageverträgen im Namen der Packetfahrt, die Instruktionserteilung an die Agenten und Beamten. Alle Schriftstücke sind zu zeichnen „in Vollmacht der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft". Vor Beginn eines jeden Jahres sollte der Leiter der Passage einen Etat für die Unkosten vorlegen. Wie bescheiden auch diese Verhältnisse waren, geht aus den in Aussicht genommenen Ziffern hervor, nämlich: M. 35 000,— für Saläre, M. 50 000,— für Annoncen, M. 25 000,— für Plakate und Drucksachen, M. 6000,— für Reisespesen, M. 10 000,— für Porti und Telegramme, M. 10 000,— für Unvorhergesehenes. Ebenso bescheiden war die Remuneration des neuen Leiters mit einem festen Jahresgehalt von M. 10 000,— und einer Provision von ¼ % von den im Pool mit der Union zur Verrechnung kommenden Bruttopassagen, von den ab Havre vereinnahmten Passagen und von sämtlichen Kajütspassagen aus- und eingehend; nur wenn Schnelldampfer, d. h. Dampfer über 16 Knoten Fahrtgeschwindigkeit eingestellt werden sollten, sollte nur die Hälfte

der Proviſionen in Anrechnung kommen. Immerhin geht aus den Strafbeſtimmungen des Vertrages hervor, daß man das Geſamteinkommen des neuen Leiters auf mindeſtens M. 60 000,— veranſchlagte, ſeine Werbekraft für die Heranziehung von Paſſagieren alſo hoch einſchätzte. Im Uebrigen bedeutete dieſer Vertrag auch, daß die Packetfahrt nunmehr ihr Paſſagegeſchäft, das bisher die Firma Bolten für ſie geführt hatte, in eigene Regie übernahm, und eine eigene Paſſageabteilung gründete. Das war eine große und wichtige Neuerung, die nur dadurch möglich war, daß die Geſellſchaft in Ballin eine Kapazität auf dieſem Gebiete gewann, während z. B. der Norddeutſche Lloyd ſein Zwiſchendecksgeſchäft niemals in eigener Regie ſondern immer durch Vermittlung eines Generalagenten, der Firma Mißler, betrieben hat.

Wenn es aus dem Gange der Verhandlungen zwiſchen Carr und Packetfahrt auch nicht bereits erſichtlich wäre, würde aus dieſem Vertrag zweifellos deutlich hervorgehen, daß der erſt 29jährige Inhaber von Morris & Co. ſich in zwölfjähriger Arbeit eine überragende Stellung im Hamburger und eine bedeutende Stellung im geſamteuropäiſchen Auswanderergeſchäft und damit in einem überaus wichtigen Teile des ganzen Reedereigeſchäfts erkämpft hatte. Die von den vereinigten Union-Carr-Linien geſtellte Bedingung ſpricht um ſo mehr dafür, da aus dem Briefwechſel zwiſchen Edward Carr und Ballin nicht zu erſehen iſt, daß Ballin ſeinerſeits etwa dieſe Bedingung geſtellt oder auf ſie hingearbeitet habe. Es iſt vielmehr darin immer nur die Rede von einer mäßigen Geldentſchädigung für Morris & Co. für den Fall einer Ver-

ſtändigung und Aufgabe der Carr'ſchen Vertretung. Auf der anderen Seite war es ja klar, daß, wenn die alten Inhaber des Hamburger Geſchäfts nunmehr dauernd Ruhe und Frieden haben wollten, ſie das junge, unruhige und tatenluſtige Element an ſich feſſeln mußten.

III.

Paſſageleiter der Packetfahrt.

Am 31. Mai 1886 nahm Albert Ballin zuerſt an einer Sitzung von Aufſichtsrat und Direktion der Packetfahrt teil, und trug neben dem Vorſchlage, eine neue Lokalität für die Paſſagierabfertigung zu einem Mietspreiſe von M. 5000,— jährlich zu beſchaffen, einen anderen wichtigen und weittragenden vor, nämlich die Aufnahme direkter Fahrten von Stettin über Gotenburg nach New York. Dieſer Vorſchlag war eine Folge des Strebens nach Beſchränkung des engliſchen Einfluſſes in Hamburg, ein Streben, das nur erfolgreich ſein konnte, wenn man den Engländern durch die Tat bewies, daß auch ihre Poſition angreifbar war. Dieſen Angriffspunkt bot der Verkehr von Skandinavien nach den Vereinigten Staaten, aus dem die engliſchen Linien ſeit alters her eine erhebliche Auswanderung an ſich zogen. Die Verwaltung der Packetfahrt folgte Ballins Vorſchlag, und im Juli 1886 wurde er dadurch in die Praxis übertragen, daß man für eine Stettiner Linie einen Pool mit der däniſchen „Thingvalla-Linie“ ſchloß und das Anlaufen von Gotenburg und Chriſtianſand begann. Das war die Begründung der ſogenannten „Scandia Linie“, die zum gleichen Zweck ſpäter noch einmal wieder in's Leben gerufen worden iſt. Dieſer Zweck war nicht

die Begründung einer neuen Linie an ſich ſondern die Schaffung eines „Kompenſationsobjektes“, durch deſſen Wiederaufgabe man von den Engländern einen anderen Vorteil — Zugeſtändniſſe im Hamburger Verkehr — eintauſchen konnte. Außer dieſem Plan hatte Ballin auch den Gedanken erwogen, das engliſche Geſchäft direkt anzugreifen und Zwiſchendecker entweder von Liverpool über Havre oder von Plymouth über Hamburg zu nehmen. In England belächelte man dieſen Gedanken, weil man der feſten Überzeugung war, daß kein engliſcher Auswanderer ein deutſches Schiff benutzen würde. Als Gegenmaßnahme drohten die engliſchen Linien, ſie würden Auswanderer von Hamburg über England nach New York zum Preiſe von ein und einhalb Pfund Sterling nehmen. Dazu kam es aber nicht, denn es fanden bereits im September 1886 Verhandlungen in England zwiſchen Ballin und den engliſchen Linien ſtatt, die Ende des Jahres eine Einigung im Gefolge hatten. Gegen das Aufgeben des Anlaufens in Skandinavien verſtanden ſich die Engländer zu einer Einigung über das Hamburger Platzgeſchäft. Danach verpflichteten ſich die engliſchen Linien, ihre Zwiſchendeckspreiſe von Hamburg auf M. 85,— brutto und £ 2.10.—.— netto von Liverpool, Glasgow oder London heraufzuſetzen und in Hamburg ein „Clearing-Haus“ unter der Leitung eines Vertreters der engliſchen Geſellſchaften zu errichten, dem auch die Agenten der engliſchen Linien in Bremen unterſtellt ſein ſollten, und das den Zweck hatte, durch Feſtſetzung beſtimmter Anteile der einzelnen Agenten am Verkehr die Konkurrenz in Schranken zu halten, ferner Preiſe und Kommiſſionsſätze zu vereinbaren. Die Mit-

glieder hielten regelmäßige Beſprechungen ab zur Erörterung der laufenden geſchäftlichen Angelegenheiten, ein Sekretär leitete die Geſchäfte und kontrollierte die Einhaltung der Abmachungen. Dieſes Clearing-Haus beſtand, bis weitergehende Verträge mit den engliſchen Linien es überflüſſig machten.

In den Abmachungen, die Ballin mit den in dieſem Clearing-Haus vereinigten Agenten traf, zeigte ſich bereits ſeine Kunſt der Menſchenbehandlung. Die ganze Abmachung, insbeſondere die Beſtimmungen über den Pool der Agenten, zielte darauf ab, das Intereſſe der Agenten — denen Ballin volle 55% des Hamburger Verkehrs zugeſtand — an die Erzielung möglichſt hoher Preiſe zu knüpfen. Dieſe Politik hat ſich denn auch durchaus bewährt. Auch erklärte ſich die Packetfahrt nunmehr bereit, den Agenten Paſſagiere abzunehmen, und band ſie auch dadurch an ſich.

Die deutſchen Linien ſollten nach dem Abkommen mit den Engländern ferner ihre Rate auf M. 90,— für die Union-Linie, auf M. 95,— für die Packetfahrt, auf M. 100,— für den Baltimore-Dienſt des Lloyd und M. 110,— für deſſen New Yorker Dienſt erhöhen. Die Packetfahrt verpflichtete ſich dagegen, ihren direkten Dienſt von Skandinavien aufzugeben und nur eine indirekte Beförderung von Skandinavien über Hamburg noch vorzunehmen. Ebenſo ſollten Packetfahrt und Lloyd um das Zwiſchendecksgeſchäft von Großbritannien nach Amerika nicht mehr konkurrieren und ihre Raten von Amerika nach Großbritannien auf das Niveau der engliſchen Raten erhöhen. Den engliſchen Geſellſchaften wurde ein Anteil von 33—37% vom geſamten Hamburger Verkehr garantiert. Je

nachdem, ob dieſer Anteil erreicht wurde oder nicht, ſollten die Raten der engliſchen Geſellſchaften reguliert werden. Die Beſtimmungen mit Bezug auf Kommiſſionsvorſchriften für die Agenten und dgl. ſollten für alle Linien gleich ſein.

Die Verwaltung der Packetfahrt betrachtete dieſes mit den Engländern geſchloſſene Abkommen als einen entſchiedenen Erfolg, trotz des großen Anteils, der den engliſchen Linien zugeſtanden werden mußte. Denn bisher hatten die engliſchen Linien allen Beſtrebungen auf Erhöhung der Preiſe und Herabſetzung der Agentenkommiſſionen ſtets widerſtrebt mit dem offen angegebenen Zweck, die deutſchen Geſellſchaften nicht ſtärken zu wollen. Nunmehr hatten infolge dieſer Bindung die engliſchen Linien das gleiche Intereſſe wie die deutſchen an einer Hebung des geſchäftlichen Erträgniſſes.

Das Abkommen hat dann auch zunächſt befriedigend gearbeitet, und die kontinentalen Linien konnten daran gehen, ſozuſagen im eigenen Hauſe für beſſere Ordnung zu ſorgen, ungehindert durch äußere Einmiſchung. Später, im Jahre 1890, wurden Beſchwerden ſeitens der Engländer laut, daß ſie ihren vertraglichen Anteil von 33 % nicht erhielten, was zu einer Verhandlung in Liverpool führte, an der Ballin teilnahm. Seinen Darlegungen, daß es für die engliſchen Linien unzweckmäßig ſei, von der Abmachung zurückzutreten im Hinblick auf die Verhältniſſe auf dem Kontinent, gelang es, die engliſchen Linien zum Wiederanſchluß zu bewegen, zumal er ſich bereit erklärte, den engliſchen Linien ihren Anteil am Hamburger Verkehr zu garantieren. Im Verlauf der nächſten Jahre wurde dieſe Hamburger Abmachung gegenſtandslos durch den An-

ſchluß der Engländer an den kontinentalen Pool. Im Jahre 1893 wurde das Hamburger „Clearing-Haus“ aufgelöſt.

Gemeinſchaftlich mit dem Norddeutſchen Lloyd wurde an einer Befeſtigung der Poſition im deutſchen Verkehr gearbeitet, und dem oſteuropäiſchen Verkehr Aufmerkſamkeit gewidmet. Anfang 1887 wurde bereits ein Beamter nach der ruſſiſchen Grenze zwecks Überwachung der beginnenden ruſſiſchen Auswanderung entſandt, und Mitte dieſes Jahres — allerdings nicht für lange Dauer — mit dem Norddeutſchen Lloyd ein Pool über die über Oderberg kommenden Paſſagiere, in der Hauptſache Galizier, geſchloſſen. Auch die Reichsregierung wandte ihre Aufmerkſamkeit der Regelung des Auswandererverkehrs zu, und ein neues Auswanderergeſetz vom Jahre 1887 ſtärkte die Poſition der von deutſchen Häfen direkt fahrenden Linien. Entſprechende Schritte waren gemeinſchaftlich mit dem Lloyd beim Reichskanzler und der Reichsregierung unternommen worden. Verhandlungen, die in Antwerpen und England ſtattfanden, und eine Konferenz zwiſchen den deutſchen Linien, der belgiſchen und der holländiſchen Linie in Köln brachten den Erfolg einer Aufbeſſerung der Überfahrtspreiſe. Auch mit der franzöſiſchen Linie wurde dieſerhalb Fühlung genommen.

Aber die Beſſerung war nicht von Dauer, weil die Beilegung des Streites in Hamburg keineswegs die Beſeitigung aller Zwiſtigkeitsgründe unter den transatlantiſchen Linien bedeutete. Denn auch die anderen Geſellſchaften hatten ihre beſonderen Wünſche oder Beſchwerden, und die Vereinbarungen, die früher beſtanden hatten, waren infolge des Hamburger Kampfes

in die Brüche gegangen. Sie wiederherzuſtellen, erwies ſich als unmöglich, und allmählich drängte ſich den Beteiligten der Gedanke auf, daß man etwas anderes an die Stelle der bisherigen Abmachungen ſetzen müſſe, etwas, das einen beſſeren Ausgleich und eine beſſere Zuſammenfaſſung der Intereſſen herbeiführe. Ein Vorſchlag, das durch Schaffung eines ſogenannten „Pool“ herbeizuführen, wurde bereits im Herbſt 1886 von dem Vertreter der Red Star Line auf einer Konferenz der Beteiligten gemacht, und ebenfalls aus dem Jahre 1886 ſtammt eine Denkſchrift Ballins über den Pool, aber es dauerte Jahre, bis die anderen Beteiligten ſich mit dem Gedanken befreundet hatten. Erſt im Jahre 1890 kam es zu ernſtlichen Verhandlungen und Ende 1891 zum Abſchluß eines Vertrages.

Es mag das wohl auch damit zuſammengehangen haben, daß Ballin in den erſten Jahren ſeiner Tätigkeit, in der er doch immerhin nur die Stellung des Leiters des Paſſagegeſchäfts hatte, nicht das ganze Schwergewicht ſeiner Geſellſchaft in die Wagſchale zugunſten ſeiner Ideen werfen konnte. Außerdem war das Schwergewicht dieſer Geſellſchaft auch nicht ſo groß, da ſie ſich von den Folgen eines Konkurrenzkampfes erſt erholen und ihre Organiſation ausbauen und verſtärken mußte. Beſonders bedurfte das wichtige Schnelldampferproblem einer Löſung. Nicht nur auf dieſem Spezialgebiet, ſondern in der Schaffung erſtklaſſiger Paſſagierdampfer überhaupt war die Packetfahrt arg in Rückſtand geraten. Die bereits einmal zitierte ſcharfe Kritik der „Börſenhalle“ beſprach auch dieſen Punkt in aller Öffentlichkeit und machte der Ver-

waltung herbe Vorwürfe. Allerdings war auf dieſem Gebiete viel nachzuholen. Der einzige Paſſagierdampfer von Bedeutung, den die Packetfahrt in den 80er Jahren bis zu Ballins Antritt in Fahrt geſetzt hatte, die „Hammonia“, war ein ſehr mißglücktes Ding, in der Leiſtungsfähigkeit ſowohl wie in der Einrichtung. Mit ihrem Bau hatte die Verwaltung der Packetfahrt verſucht, den neueren Verhältniſſen in der Kajütsbeförderung nachzukommen und doch an Betriebskoſten möglichſt zu ſparen. Sie war aber deshalb auf halbem Wege zu den Schnelldampfern ſtehen geblieben inſofern, als ſie ein Schiff erbaute, das zwar etwas raſcher als ihre älteren Paſſagierdampfer war, aber immerhin ſoviel langſamer als die eigentlichen Schnelldampfer, daß es eine Anziehungskraft auf das Kajütspublikum nicht ausüben konnte. Auch die Einrichtung der Kajütsräume entſprach nicht mehr den neueren Anſprüchen. Erfahrungsgemäß konnte man aber Erfolge auf dieſem ſchwierigen Gebiete nur erzielen, wenn man etwas ſchuf, was das Vorhandene übertraf. Übrigens ſtellte es ſich, als der Dampfer fertig war, heraus, daß das Trockendock der Packetfahrt am Graßbrook ihn nicht aufnehmen konnte, und mit vieler Mühe fand man endlich eine Dockungsmöglichkeit bei der Werft von Blohm & Voß, deren Inhaber dem Aufſichtsrat der Geſellſchaft an der Börſe ſeine Bereitwilligkeit zu dieſem Unternehmen mit den unſanften Worten kundtat: „Na, dann ſchicken Sie mir man Ihren ollen Kahn“, zum großen Entſetzen der hochehrbaren Herren.

Daß die Packetfahrt bereits ſeit längerer Zeit die Abſicht des Schnelldampferbaus hatte, geht aus dem oben mitgeteilten Inhalt des Ballin'ſchen Anſtellungsvertrages hervor. In der

Direktion, die damals aus zwei Köpfen beſtand, ſcheinen aber verſchiedene Meinungen vorhanden geweſen zu ſein, und die Pläne waren immer wieder zurückgeſtellt worden. Als man Mitte des Jahres 1887 ſie von neuem zu beraten begann, konnte man zunächſt auch noch zu keinem feſten Entſchluß kommen. Alle Berechnungen und Expoſés für und wider führten zu keinem Reſultat. Der Entſchluß war allerdings für die Geſellſchaft nicht leicht, denn der Bau konnte nur aus neuen Mitteln, d. h. durch Ausgabe neuer Aktien, finanziert werden, und ein ſolcher Entſchluß war ja nur möglich, wenn man einer Rentabilität ſicher war. Aber der Wunſch, vor allem die Stellung der Geſellſchaft wieder zu heben, ſie aus dem Hintertreffen herauszuholen, in dem ſie ohne eine großzügige Maßnahme auf dieſem Gebiete hoffnungslos verbleiben mußte, ſiegte endlich. Die ſpäteren Reſultate haben eigentlich beiden Parteien recht gegeben, und ſie ſind wohl als typiſch für dieſe Klaſſe von Fahrzeugen anzuſehen. Deren Eigenart beſtand darin, daß ſie bei einer verhältnismäßig großen Anzahl von Kajütspaſſagieren, namentlich erſter Klaſſe, nur eine mäßige Anzahl von Zwiſchendeckern und ein geringes Quantum Fracht beförderten. Dabei waren die Dampfer in ihren Größenverhältniſſen an die damaligen techniſchen Vorausſetzungen und die beſchränkten Fahrwaſſerverhältniſſe gebunden. Die Entwicklung im Maſchinenweſen ging nur Schritt für Schritt weiter, die Leiſtungen langſam ſteigernd, und wenn man in der Geſchwindigkeit nicht hinter den bisherigen Ergebniſſen zurückbleiben wollte, konnte man auch mit der Größe des Schiffes nur ſo weit gehen, daß ſeine Fahrtleiſtung nicht in Frage geſtellt wurde. Dieſe Fahrtleiſtung

aber war bei dieſer Klaſſe von Schiffen immer auf die Erzielung des „Rekords“, die Erringung des ſogenannten „blauen Bandes des Ozeans“ gerichtet. Da nun außerdem die Schiffe den Kajütspaſſagieren die möglichſt beſte Unterkunft, geräumige Salons uſw. bieten mußten, ſo trat bei ihnen die „ſolide Baſis“, Fracht- und Zwiſchendecksgeſchäft, ſo weit in den Hintergrund, daß ſie eine Grundlage für die Rentabilität nicht mehr abgeben konnte. Das Kajütsgeſchäft war es alſo, das dieſe Rentabilität im weſentlichen beſtreiten mußte. Dieſes aber iſt ungleichmäßig und ſchwankend, je nachdem die geſchäftliche Konjunktur in Amerika iſt und demgemäß die Reiſeluſt des Publikums, das zum weitaus größten Teil Amerika ſtellt. Außerdem hat der Kajütsverkehr nur eine kurze Saiſon; etwa vom April/Mai bis Juli/Auguſt geht der Verkehr von Amerika nach Europa, vom Auguſt bis November den umgekehrten Weg. In der Zwiſchenzeit beſchränkt ſich der Verkehr auf Geſchäftsreiſen, und in der Saiſon ſind die Dampfer natürlich regelmäßig auch nur in einer Richtung ganz gefüllt, in der anderen weniger. Mit der Frequenz der Dampfer ſchwanken auch die Preiſe, in der Hochſaiſon werden bei ſtarkem Verkehr ſehr hohe Preiſe bezahlt, in der ſtillen Zeit beſtimmt der Reiſende den Preis. Denn das Angebot von Plätzen iſt infolge der großen Zahl von Paſſagierdampfern, die zu allen Zeiten in den letzten Jahrzehnten den Ozean befuhren, ſtändig ſo groß geweſen, daß es die Nachfrage eigentlich immer überſtieg, und die älteren Dampfer ſtets ins Hintertreffen gerieten. Daher das Streben der Reedereien nach unabläſſiger Erneuerung des Materials und Einſtellung immer neuer und beſſerer Schiffe.

Eine Aufstellung über die Ergebnisse der ersten vier, in den Jahren 1889 bis 1891 in Dienst gestellten Schnelldampfer der Packetfahrt, die Ballin später einmal machen ließ, ergab, daß die Gewinne bis zum Jahre 1895 einschließlich — dieser Zeitraum schloß die verlustreiche Choleraperiode 1892/93 ein — nicht einmal die Betriebskosten deckten, bis zum Jahre 1899 einschließlich nicht ausreichten für eine 4%ige Verzinsung der Durchschnittsbuchwerte der Schiffe. Allerdings — und das ist die andere Seite der Sache — bei einer Abschreibung, die den halben Anschaffungspreis der Schiffe, einschließlich eines Umbaues (Verlängerung) der „Augusta Victoria", des ältesten der Dampfer, getilgt hatte. Da man nun in den Abschreibungen bei den deutschen Reedereien, so auch bei der Packetfahrt, immer sehr vorsichtig gewesen ist, so ergab sich dann auch später, bei dem Verkauf dieser Schnelldampfer im spanisch-amerikanischen und im russisch-japanischen Kriege, ein sehr bedeutender Gewinn, der den Bau hochwertigen Ersatzmaterials („Deutschland", „Amerika" und „Kaiserin Auguste Victoria") ermöglichte. Allerdings hat wohl kaum je ein Reeder mit dem Verkauf so schwieriger Objekte, wie alte Schnelldampfer es sind, eine so geschickte und glückliche Hand gehabt wie Albert Ballin. Übrigens hatte die Schnelldampferfrage noch eine andere wichtige Seite; ihre Wirkung für das Ansehen der Gesellschaft. Ballin selber hat es mir gegenüber einmal in die Worte gekleidet: „Die alten Schnelldampfer der Packetfahrt waren ja gewiß keine rentablen Schiffe, aber was haben sie für das Ansehen der Gesellschaft getan!!" Sie stärkten die Anziehungskraft der Gesellschaft

im ganzen, hoben ihren Ruf, und verbeſſerten rückwirkend auch die Beſetzung der älteren, langſameren Schiffe.

Rückſchauend kann man alſo feſtſtellen, daß, während rechneriſch der Bau der Schnelldampfer zweifellos kein gewinnbringendes Geſchäft war, er ſich endgültig doch auch finanziell rentiert hat infolge des beim Verkauf gegenüber dem Buchwert erzielten Gewinnes. Im übrigen mußte er als das einzige Mittel erſcheinen, die Packetfahrt wieder zu einem vollgültigen Konkurrenten in der transatlantiſchen Fahrt neben den anderen Linien zu machen, und als dieſes Mittel hat er ſich in der Tat bewährt.

Ende des Jahres 1887 wurde je ein Schnelldampfer bei dem Stettiner Vulcan und bei der Werft von Laird in England, je zum Preiſe von £ 210 000,—, zur Ablieferung im Frühjahr 1889, beſtellt, als erſte Schnelldampfer mit Doppelſchrauben und dem in England neu aufgekommenen Syſtem des „künſtlichen Zuges“ für die Maſchine. Dieſes Syſtem wurde Ballin von ſeinem Freunde Wilding empfohlen, der ſich auch in techniſchen Fragen häufig als freundlicher und wertvoller Ratgeber erwies. Um die Mittel für dieſe und andere Bauten aufzubringen, beſchloß die Generalverſammlung vom 6. Oktober 1887 eine Kapitalerhöhung um 5 Millionen Mark und die Ausgabe von 6¼ Mill. Mark Prioritätsobligationen. In der Erkenntnis, daß die Ausgeſtaltung des Dampferbetriebes das erſte Erfordernis ſei, hatte Ballin von Beginn ſeiner Tätigkeit an Alles darangeſetzt, die Geſellſchaft wieder zur Rentabilität zu bringen, was ihm auch gelang. Für 1886 wurde bereits wieder eine Dividende von 5 Proz. verteilt und damit die Möglichkeit einer Kapitalserhöhung geſchaffen.

Weitere Grundlagen für ſpätere Erfolge wurden in der Ausbildung der Organiſation und des techniſchen Dienſtes der Geſellſchaft gelegt. Seine Tätigkeit bei der Carr-Linie hatte den jungen Leiter belehrt, wie befruchtend für das Geſchäft eine ſtärkere Fürſorge für das leibliche Wohl der Zwiſchendecker war. Er verfolgte dieſe Politik weiter, indem er für das Zwiſchendeck von zwei Dampfern den Einbau von Kammern und die Anlage von elektriſchem Licht vorſchlug. Im nächſten Jahre wurde dieſes Kammerſyſtem im Zwiſchendeck ausgedehnt. Neben den Schnelldampferbauten wurden weitere Dampferbauten beſchloſſen. Anfang 1888 wurden zwei Dampfer für die weſtindiſche Fahrt beſtellt, und im Frühjahr desſelben Jahres acht Dampfer der Union-Linie zum Preiſe von 5,2 Mill. Mark angekauft, wobei die Firma Sloman das Maklergeſchäft für dieſe Linie erhielt und ein Konkurrenzverbot einging. Im Zuſammenhang damit und mit den Dampferbauten wurde beſchloſſen, das Kapital von 20 auf 25 Mill. Mark zu erhöhen. In der Generalverſammlung aber beantragte Carl Laeiß, der Inhaber der Firma F. Laeiß, eine Erhöhung um 10 Mill. Mark als Zeichen des Vertrauens; ſie wurde einſtimmig beſchloſſen. Zwei Dampfer für das Fracht- und Zwiſchendecksgeſchäft wurden dem Stettiner Vulcan beſtellt, ein dritter wieder bei der Firma Laird in England. Der beim Vulcan im Bau befindliche Schnelldampfer wurde auf den Namen der jungen Kaiſerin „Auguſta Victoria“ getauft, und den drei neu beſtellten Dampfern die Namen „Ruſſia“, „Scandinavia“ und „Dania“ gegeben, auf Beſchluß

des Aufſichtsrats „wegen der denkwürdigen Nordlandfahrt des Kaiſers“.

Ende 1887 war wegen des wachſenden Paſſagegeſchäfts auch die Beſchaffung eines neuen Verwaltungsgebäudes in Hamburg ſowie die Errichtung eines eigenen Paſſagebureaus in Wien beſchloſſen worden. Die Räume, in denen die Geſellſchaft bisher in der Deichſtraße in Hamburg gehauſt hatte, waren allerdings ſehr beſcheiden. Für das neue Gebäude wurde ein Grundſtück am Dovenfleth erworben, und der Bau eines für damalige Verhältniſſe recht ſtattlichen Gebäudes darauf in Angriff genommen. Ende 1889 fand die Überſiedelung ſtatt, und das alte, beſcheidene Haus in der Deichſtraße wurde in Auktion zum Preiſe von M. 196200,— verkauft.

Eine Reiſe nach New York, die Ballin Mitte 1887 zuſammen mit dem Mitgliede des Aufſichtsrats Joh. Witt unternahm, hatte Verhandlungen mit den Agenten über eine Neuorganiſation der Vertretung zum Zweck. Bei Begründung der Geſellſchaft 1847 war die Vertretung drüben durch die Firma Edw. Beck & Kunhardt wahrgenommen worden, die ſich 1858, nach dem Austritt eines Partners, in die Firma Kunhardt & Co. umwandelte, und im ſelben Jahre die Wahrnehmung der Paſſageagenturgeſchäfte einer anderen Firma, C. B. Richard & Boas, übertrug. In dieſe Firma trat 1871, nach ſeiner Einwanderung aus Deutſchland, Emil L. Boas, der ſpätere langjährige und hochverdiente Generalvertreter der Geſellſchaft in New York, ein. Ihm lag die Führung des Paſſagegeſchäfts ganz beſonders ob, und im Hinblick auf ſeine

alsbald bewieſene große Fähigkeit wurde er auf Drängen von Kunhardt & Co. auch Mitinhaber der Firma C. B. Richard & Boas. Ferner trat in die Firma Kunhardt & Co. als Partner J. F. H. Meyer ein, ſeit 1854 ihr Mitarbeiter, beſonders auch bei der Vertretung der Packetfahrt. Wie wichtig die New Yorker Vertretung für die Geſellſchaft war, geht u. a. auch daraus hervor, daß, wie oben bei der Darſtellung der Verhandlungen mit Edward Carr erwähnt, dieſe Verhandlungen in einem Stadium entſcheidend durch ein Votum der New Yorker Vertretung beeinflußt wurden. Die mit der beabſichtigten Einſtellung von Schnelldampfern ſtark zunehmenden Intereſſen der Geſellſchaft drüben ließen eine ſtärkere Einflußnahme auf die Vertretung in New York wünſchenswert erſcheinen. Die Verhandlungen, die Ballin darüber führte, hatten u. a. den Erfolg, daß die Agenten ſich verpflichten mußten, einen eigenen Beamten der Geſellſchaft zur Kontrolle in ihrem Betrieb zuzulaſſen. Das war der Beginn der ſpäter ſo erfolgreich ausgebauten eigenen Vertretung in New York.

Daß Ballin übrigens ſchon bald nach ſeinem Eintritt bei der Packetfahrt ſeine Aufmerkſamkeit nicht nur der Ausgeſtaltung des Paſſagegeſchäfts zuwandte, geht daraus hervor, daß er in Abweſenheit des Leiters des Frachtgeſchäfts eine Erhöhung der Frachtraten nach New York in einer Aufſichtsratsſitzung beantragte. Es war denn auch nur eine Konſequenz ſeiner vielſeitigen Tätigkeit, und der Tatſache, daß er ſich mit großer Energie als der leitende Geiſt bereis durchgeſetzt hatte, die der Aufſichtsrat ſchon im Jahre 1888 zog, als er ihn nach wenig mehr als zweijähriger Tätigkeit bei

der Geſellſchaft zum Vorſtandsmitgliede ernannte. Dieſe Ernennung lag um ſo näher, als der Aufſichtsrat ſeit Jahr und Tag bemüht geweſen war, den Vorſtand um eine tüchtige, auf dem Gebiete des Paſſageweſens erfahrene und bewährte Perſönlichkeit zu vergrößern. Er hatte vor Ballin's Eintritt ſogar ſeine Zuflucht zu einem Inſerat in der Zeitung genommen. Ein daraufhin erfolgter Verſuch mit einem früheren Beamten des Norddeutſchen Lloyd war aber nicht von langer Dauer geweſen.

IV.

Der „Pool“.

Unter Pool verſteht man im Engliſchen bekanntlich mancherlei, aber es iſt wohl immer dasſelbe Ding in verſchiedener Form, ſei es beim Wetten, ſei es im Geſchäft; es iſt, kurz geſagt, ein Gemeinſchaftsgeſchäft verſchiedener Partner, wobei der Gewinn nach im voraus feſtgeſtellten Grundſätzen verteilt wird. Geſchäftlich betrachtet iſt es eine Intereſſengemeinſchaft mit beſtimmten Gewinnanteilen. Wo dieſe Form zuerſt angewandt worden iſt, habe ich nicht feſtſtellen können. Bevor die transatlantiſchen Dampferlinien dazu übergingen, ſoll ſie bereits im amerikaniſchen Eiſenbahnweſen angewandt worden ſein, und zwar von den ſogenannten „Trunk-Linien“, den großen Stammlinien des amerikaniſchen Eiſenbahnnetzes, für den nach dem Weſten gehenden Einwandererverkehr, vielleicht auch für andere Zweige.

Zur Zeit, als das Ballinſche Promemoria vom 5. Febr. 1886 verfaßt wurde, muß es auch den Dampferlinien bereits vertraut geweſen ſein, denn die Denkſchrift ſetzt es als etwas Bekanntes voraus. Sie beginnt mit der Feſtſtellung, daß die ſogenannte „Konferenz der nordeuropäiſchen Linien“ als gefallen zu betrachten ſei angeſichts der ſich diametral gegenüber ſtehenden Anſprüche zweier Parteien. Während der Norddeutſche Lloyd eine Herabſetzung ſeiner Preiſe haben wolle, verlange die Antwerpener Linie, daß er ſie erhöhe, damit ſie eine beſſere Differenzrate für ſich erziele. An einen Ausgleich

dieſer widerſtrebenden Tendenzen ſei nicht zu denken, wenn man nicht eine Übereinkunft treffe, deren Grundlage eine vollſtändige Verſchiebung der Intereſſen der einzelnen Parteien bedinge, und das ſei eben das von dem Vertreter der Red Star Line vorgeſchlagene Poolſyſtem. Aus den Ziffern der Zwiſchendecksbeförderung nach New York für die Jahre 1881—1885 errechnete Ballin folgende prozentuale Anteile der einzelnen Linien:

Norddeutſcher Lloyd	33,45%
Packetfahrt	27 %
Antwerpener Linie	12,26%
Hamburger Union-Linie	5,53%
Rotterdamer Linie	6,96%
Norddeutſcher Lloyd, Baltimore-Linie	14,80%

Mit Recht ſei in der Konferenz darauf hingewieſen worden, daß eine der Grundlagen des Verteilungsmodus der von den einzelnen Linien im New Yorker Verkehr beſchäftigte Schiffsraum bilden müſſe. Dieſer ergebe an durchſchnittlichem, für dieſelben Jahre 1881—1885 beſchäftigten Schiffsraum folgende Ziffern:

Norddeutſcher Lloyd	275 520 Tons
Packetfahrt	199 500 „
Antwerpener Linie	149 600 „
Rotterdamer Linie	82 080 „
Hamburger Union-Linie	42 840 „
Norddeutſcher Lloyd, Baltimore-Linie	63 000 „
zuſammen	812 540 Tons

Die Prozentziffern hierfür ſtellten ſich wie folgt:

Norddeutſcher Lloyd	33,91 %
Packetfahrt	24,55 %
Antwerpener Linie	18,41 %
Rotterdamer Linie	10,10 %
Hamburger Union-Linie	5,27 %
Norddeutſcher Lloyd, Baltimore-Dienſt	7,76 %

Der Durchſchnitt dieſer Ziffern in Verbindung mit denen des Paſſagierverkehrs würde alsdann nachſtehende Verteilung ergeben:

Norddeutſcher Lloyd	33,68 %
Packetfahrt	25,775 %
Antwerpener Linie	15,335 %
Rotterdamer Linie	8,53 %
Hamburger Union-Linie	5,40 %
Norddeutſcher Lloyd, Baltimore Linie	11,28 %

„Danach müßten“, heißt es in der Denkſchrift weiter, „die Anteile der einzelnen Linien an den Erträgniſſen des Pools fortlaufend nach den durchſchnittlichen Leiſtungen der letzten fünf Jahre bemeſſen werden, ſo daß für das Jahr 1887 die Reſultate der Jahre 1882–1886 einſchließlich maßgebend ſeien, während für 1888 die Ergebniſſe der Jahre 1883—1887 in Rechnung kommen würden. Was die Preiſe angeht, ſo wäre ein Normalpreis und eine Normalkommiſſion zu ſchaffen. Den Linien, welche ausſchließlich einen Dienſt mit Schnell-dampfern unterhalten, wie der Norddeutſche Lloyd, müßte es freigeſtellt bleiben, angeſichts ihrer größeren Unkoſten bis zu Mk. 10,— Paſſagegeld für ihre Separatrechnung mehr zu

erheben, hingegen müßten diejenigen Linien, welche Differentialraten unter dem Normalpreis beanſpruchen, die betreffende Differenz, welche unter keinen Umſtänden Mk. 30,— überſteigen darf, für eigene Rechnung tragen, d. h. ſie hätten, wie alle anderen, an die Poolkaſſen den vollen Normalpreis zu entrichten."

Der Denkſchrift war ein Gutachten eines amerikaniſchen Eiſenbahnfachmannes über den Poolgedanken beigegeben. Dieſes Gutachten geht von der Feſtſtellung aus, daß es auch für den amerikaniſchen Inlandverkehr beſſer ſein werde, wenn die Ozeanlinien vernünftige und ſtabile Raten aufrechterhielten, die keiner Partei beſondere Vorzüge gewährten. Sie würden den amerikaniſchen Handel von dem Element der Unſicherheit befreien, das durch die Schwankungen der Raten hineingebracht werde und das dem legitimen Handel ſchädlich ſei. Eine gemeinſame Verteilung des Schiffsraums und der Einnahmen ſei das beſte Mittel zur Erreichung des Zweckes. Auch die amerikaniſchen Eiſenbahnen hätten nach zerſtörenden Konkurrenzkämpfen kein beſſeres Mittel zur Hebung der Wirtſchaftlichkeit ihres Betriebes gefunden. Ihre Zentralorganiſation umfaſſe jetzt etwa 40 Eiſenbahnen, und ſie verteile den Verkehr von mehr als 100 Ausgangspunkten nach ebenſo vielen Beſtimmungsorten. Notwendig ſei für Dampferlinien: 1. eine Feſtſetzung der Raten und der Anteile der einzelnen Linien, 2. die Anerkennung von Unterſchieden in dem Beförderungsmittel durch gerechte Differentialraten, 3. ein Schiedsgericht zur Erledigung von Streitigkeiten daraus, 4. ein Zentralbureau für Statiſtik und Teilung des Verkehrs, 5. die

Verteilung des Verkehrs und ſeiner Erträgniſſe. Der vornehmſte Grundſatz aber müſſe ſein: „Leben und leben laſſen“, zu gerechten Raten für alle.

Die beiden Hauptgrundſätze, die in dieſem Poolvorſchlag vorhanden ſind, ſind einmal die Feſtſetzung beſtimmter Anteile der einzelnen Linien an dem Geſamtverkehr aller auf Grund der bisherigen Leiſtungen, d. h. der Statiſtik für einen beſtimmten Zeitraum, und daneben eine Beweglichmachung dieſer Anteile durch Berückſichtigung des dem Verkehr zur Verfügung geſtellten Schiffsraums. Dieſe letztere Beſtimmung — ſie iſt in den Anfängen des Pools als die ſogenannte Tonnageklauſel bekanntgeworden — ſollte die einzelnen Linien vor der Stagnation bewahren und der Unternehmungsluſt der einzelnen Raum laſſen. Dieſer Gedanke lag für den Vertreter der vereinigten Packetfahrt und Carr-Union-Linie beſonders nahe, weil in der Statiſtik der Jahre 1881—1885 die Carr-Linie erſt mit ihren Anfängen enthalten war, die Durchſchnittsziffer der Jahre 1881—1885 alſo eigentlich ſchon im Jahre 1886 überholt war, und weil ferner die Packetfahrt unter neuer Leitung hoffen durfte, daß ſie das, was die alte Verwaltung verſäumt hatte, in den kommenden Jahren mit einer Ausgeſtaltung ihrer Flotte würde nachholen können. Sich alſo auf einen Anteil lediglich entſprechend der Statiſtik der verfloſſenen Jahre beſchränken zu laſſen, hätte den Intereſſen der Packetfahrt nicht entſprochen. Dieſer Erwägung wurde bei der Gründung des Pools Rechnung getragen, allerdings in etwas abgeſchwächter Form, und zwar in der Weiſe, daß der Zuwachs des Schiffsraums nicht voll, ſondern nur mit 70% in Rechnung

geſtellt werden ſollte. Alsdann ſollte für je 1000 Tons Zuwachs die betreffende Linie ſoviel Zwiſchendecker als Anteil mehr erhalten, als in dem laufenden Jahre im Durchſchnitt von allen Linien pro 1000 Tons befördert worden waren.

Dieſe ſogenannte Tonnageklauſel iſt während der ſpäteren Lebensdauer des Pools nicht aufrechterhalten worden, ſondern wieder abgeſchafft, und zwar auf Antrag des Norddeutſchen Lloyd. Dieſe Abſchaffung führte aber letzten Endes zu der letzten großen Kriſis, die der Pool durchgemacht hat infolge einer Kündigung der Hamburg-Amerika Linie. Als dieſe daran ging, mit der Einſtellung der drei großen Imperator-Dampfer ihren Zwiſchendecksraum außerordentlich ſtark zu vergrößern, beanſpruchte ſie einen entſprechend höheren Anteil und kündigte, als dieſe Forderung am Widerſpruch des Norddeutſchen Lloyd ſcheiterte, den Pool. Die Folge dieſer Kündigung, die das ganze transatlantiſche Zwiſchendecksgeſchäft mit einer ungeheuren Kriſis bedrohte, war dann die Verhandlung über die Schaffung einer weitgehenden Intereſſengemeinſchaft zwiſchen der Bremer und der Hamburger Geſellſchaft, eine Verhandlung, die infolge des Krieges zum Abbruch kam. Faſt 25 Jahre aber hat der im Jahre 1886 vorgeſchlagene, 1892 zuſtande gekommene Pool verhältnismäßig befriedigend gearbeitet, allerdings gelegentlich unterbrochen, am einſchneidendſten durch den Konkurrenzkampf mit der Cunard-Linie, der der Begründung des ſogenannten Morgantruſtes im Jahre 1903 folgte.

Zum Sekretär des Pools wurde der bisherige Leiter des Paſſagegeſchäfts des Norddeutſchen Lloyd, Heinrich Peters, gewählt. Vielleicht hängt dieſe Wahl damit zuſammen, daß

Peters es war, der in einem kritiſchen Augenblick mit einem feſt formulierten Pool-Vorſchlag wieder hervortrat und damit alſo ſozuſagen der „Vater des Pools“ wurde. Über dieſen Vorſchlag und ſeine Zuſammenhänge hat Peters mir kurz vor ſeinem im Sommer 1921 erfolgten Tode brieflich noch folgende Mitteilungen gemacht:

„Die Vorgeſchichte des Nordatlantiſchen Dampfer-Linien-Verbandes iſt verhältnismäßig einfach, und doch auch wieder nicht. Auf einer Konferenz der vier Linien in Köln, auf der, wie immer, Ratenfragen erörtert wurden, konnte trotz langer Verhandlungen eine Einigung nicht erzielt werden. Die Wiederholung eines Ratenkrieges ſtand bevor, und ich legte mich beklommen zu Bett. Im Traum oder Halbſchlummer ſtand plötzlich der Grundgedanke des ſpäteren Pools — beſtimmter Anteil für jede Linie auf Grund der Moore'ſchen Landungsſtatiſtik (eine regelmäßig erſcheinende Statiſtik der in New York gelandeten Paſſagiere) für vergangene Jahre und Kompenſation — vor mir, und bei klarem Erwachen fand ich ihn ſo einleuchtend, daß ich, um mir den Gedanken nicht wieder entſchlüpfen zu laſſen, ihn auf meinem Betttiſch notierte. Am nächſten Vormittage, als Ballin, Reuchlin (Holland-Amerika Linie), Straſſer (Red Star Line) und ich im Rauchzimmer des „Hotel du Nord“ wieder zuſammentrafen, teilte ich ihnen den Gedanken mit, der von ihnen derartig beurteilt wurde, daß Ballin mir ſagte: „Peters, Sie haben den Stein der Weiſen gefunden.“ Wir reiſten dann ab, um zu Hauſe die Sache weiter zu überlegen und vorläufig keine Kampfmaßnahmen zu treffen. Sofort nach meiner Ankunft in Bremen trug ich ſie Lohmann (damals erſter Direktor des Lloyd) vor, von dem aber meine Begeiſterung eine kalte Duſche erhielt. Sein Einwand war, daß durch eine derartige Vereinbarung die Entwickelungsfähigkeit des Lloyd beſchränkt werde. Einige Tage danach hielt ich in einer Aufſichtsratsſitzung Vortrag über den Plan. Leider reichte meine Beredſamkeit in Verteidigung gegen die vorge-

brachten Bedenken nicht aus, um die Ablehnung zu verhindern, trotzdem ich noch nachdrücklich auf den nun unvermeidlichen Kampf und seine wahrscheinlichen Folgen hingewiesen hatte. Es mußte natürlich die anderen Linien eigen berühren, daß gerade der Lloyd den von seinem Vertreter ausgegangenen Vorschlag nicht annahm, trotzdem er ihm einen sehr günstigen Anteil gesichert hätte, und so brach denn der Kampf aus, der, ich meine, etwa 1½ Jahre dauerte und bald mit einer solchen Verbissenheit geführt wurde, daß der höchste Zwischendeckspreis nur noch 10 Dollar betrug. Gegen Ende 1891 wurden dann die Verhandlungen wegen des Pools wieder aufgenommen, von welcher Seite ist mir nicht mehr erinnerlich, und sie führten dann zu der Konferenz in Hamburg am 14.—19. Januar 1892, auf der auch der Sekretär der britischen Linien anwesend war. Man hatte es für sehr erwünscht gehalten, auch diese auf einen Anteil am kontinentalen Geschäft festzulegen, was aber mißlang, vermutlich weil sie bei der Politik der freien Hand besser zu fahren glaubten. Ebenso erfolglos war der Versuch, die Compagnie Générale Transatlantique zu gewinnen.

Der N. D. L. V. (Nordatlantischer Dampfer-Linien-Verband) wurde ursprünglich auf fünf Jahre geschlossen. Man bezeichnete ihn aber als einen „Sprung ins Dunkle". Man ließ deshalb die Möglichkeit offen, ihn schon am Ende des ersten Jahres aufzulösen und wurde so zaghaft, daß man schon vier Wochen nach Abschluß, ehe er überhaupt in Wirksamkeit getreten war, eine Kündigung von 14 Tagen auf Ende des ersten Halbjahres zulässig machte. Trotzdem bestand er eine schwere Probe gleich im ersten Jahre, dem Cholerajahr."

Die Richtigkeit dieser Darstellung wird bestätigt durch das Protokoll über jene Sitzung am 6. Februar 1890 in Köln, das Ballin zum Verfasser hat. Es beginnt wie folgt:

„1. Erörterung des seit heute morgen vorgelegten Vorschlags des Herrn Peters, nämlich: daß Lloyd, Packetfahrt, Red Star, die Rotterdamer und die Union-Linie das Zwischendecksgeschäft unter einem Pool bearbeiten,

2. Basis: Moore'sche Statistik für 1889, d. h. Zahl der in New York von obigen Gesellschaften 1889 gelandeten Passagiere,

3. Preis: Die Kontrahenten werden ihre Anteile am Verkehr so gut wie möglich auf der Basis des Verkehrs von 1889 festzustellen suchen und dementsprechend ihre Überfahrtspreise festsetzen.

Diejenigen Gesellschaften, die ihre Anteile überschreiten, haben neunzig Mark für jeden überschießenden Passagier an die hinter ihrem Anteil zurückbleibenden Linien zu bezahlen."

Das kurze Protokoll enthält dann noch Bestimmungen über Schiedsgericht, Garantieleistungen, Leitung des Pools usw.

Einer Versammlung am 28. Februar 1890 in Hamburg wurde ein im einzelnen ausgearbeiteter Vertragsentwurf vorgelegt, der auch die bereits erwähnte Tonnageklausel in der Form enthielt, daß, wenn das Verhältnis des Schiffsraums einer Linie zum Gesamtschiffsraum aller Linien sich um ein Drittel gegenüber dem Jahre 1889, das die Grundlage des ganzen Pools sein sollte, verringere, alsdann ihr Anteil auch verringert werden solle. Außerdem waren die Kajütspreise in ein Verhältnis zu den Zwischendeckspreisen gebracht, so daß der niedrigste Kajütspreis mindestens um zwei Drittel höher sein mußte als der Zwischendeckspreis. Auch war die Frage des Ostwärts-Verkehrs (von den Vereinigten Staaten nach Europa) wenigstens in einer Überschrift erwähnt, aber noch nicht gelöst. Ferner war den Kontrahenten das Anlaufen des Heimathafens einer der anderen Linien verboten. Endlich wurde die Errichtung eines selbständigen Sekretariats zur Führung der Verbandsgeschäfte, insbesondere der Statistiken, der Ausgleichsrechnungen, der Protokolle und zur Kontrolle der Geschäftsführung der einzelnen Linien vorgesehen. Dieses

Sekretariat sollte in keinem Verhältnis zu einem der Kontrahenten stehen, während bisher solche Sekretariate der früheren Konferenzen abwechselnd durch einen der Beteiligten geführt worden waren.

Dieser Pool-Vorschlag führte, wie in den Mitteilungen des Herrn Peters angegeben, noch zu keinem Erfolg, es blieb vielmehr bei dem vertragloſen Zustand unter starken Schwankungen der Preise.

Erst im Frühjahr 1890 kam eine neue Poolvorlage von Antwerpen mit folgenden Poolanteilen:

Norddeutscher Lloyd	51,63 %
Packetfahrt	22,10 %
Union	3,44 %
Holland-Amerika Linie . .	8,14 %
Red Star Line	14,69 %

Auch sie führte noch nicht zum Ziel, und es vergingen noch 1½ Jahre, ehe man auf Grund einer neuen, sehr sorgsam ausgearbeiteten Vorlage zu endgültigen Verhandlungen im November 1891 in Köln zusammentrat. Diese wies keine grundlegenden Veränderungen gegen die ursprüngliche Peters'sche Vorlage auf. Indeß bildete nunmehr das Jahr 1890 die Basis für die Anteilberechnung, und die Kompensationsrate war auf M. 60.— festgesetzt.

Ferner war ein Anteil von 14 % für die britischen Linien vorgesehen in der Annahme, daß diese dem Pool beitreten würden, was sie aber im März 1892 endgültig ablehnten. Daraufhin kam dann nur ein Pool der kontinentalen Linien, unter Ausschluß der französischen Linie, zustande und

darin waren, abweichend von den früheren Entwürfen, auch feſte Anteile für den Verkehr oſtwärts vorgeſehen.

Dieſer „Nordatlantiſche Dampfer-Linien-Verband“, das Rückgrat des großen Pools, ſah endgültig folgende Anteile vor:

	weſtwärts:	oſtwärts:
Packetfahrt (einſchließlich Union)	28,84 %	18,47 %
Holland-Amerika Linie	9,30 %	16,32 %
Norddeutſcher Lloyd	46,16 %	44,53 %
Red Star Line	15,70 %	20,68 %

Dieſe Anteile unterlagen der Abänderung durch die ſogenannte Tonnageklauſel, wonach 50 % der Mehrtonnage, in Bruttoregiſtertonnen gerechnet, gegenüber 1890 für eine Anteilserhöhung zählen ſollten.

Zum Sekretär des Pools wurde, wie ſchon erwähnt, Heinrich Peters gewählt, der zu ſeinem Wohnſitz, der ein neutraler Ort ſein ſollte, einen wirklich ganz neutralen Platz, nämlich Jena, erkor. Dieſer Muſenſitz wurde damit für mehr als zwei Jahrzehnte die Zentrale einer internationalen Verkehrsorganiſation, die an Bedeutung ihresgleichen ſuchte, namentlich als ſpäter der Kreis der Beteiligten durch den Beitritt der engliſchen Linien ſich erweiterte, und im Laufe der Jahre die franzöſiſche Linie, die öſterreichiſche Linie, ferner ſkandinaviſche und ruſſiſche Linien ſich anſchloſſen, ſchließlich auch ein Pool für den Verkehr vom Mittelmeer gebildet wurde, der außer den deutſchen, engliſchen und öſterreichiſch-ungariſchen auch die ſüdfranzöſiſchen, die italieniſchen und griechiſchen Linien ſowie eine ſpaniſche einbezog. Für ſie alle bildete Jena die

Zentrale, die die Statiſtik über den Verkehr führte, für die Verbreitung und Einhaltung der Beſchlüſſe unter den Beteiligten ſorgte, die regelmäßigen Reviſionen der einzelnen Unternehmungen vornahm und die Kompenſationsſummen feſtſetzte, die die Teilnehmer des Pools einander zu zahlen hatten.

Dieſe Kompenſation iſt das eigentliche Weſen des Pools. Von der Annahme ausgehend, daß der einzelnen Linie ein Anteil von dem Beförderungspreis verbleiben ſolle, der ausreiche, die Selbſtkoſten zu decken, wurde eine ſogenannte Kompenſationsrate vereinbart, die urſprünglich, wie erwähnt, auf M. 60,— angenommen wurde, ſpäter ſich aber erhöhte. Mit dieſem Satze wurden die Linien, die ihren Anteil nicht hereingefahren hatten, von denen, die ihren Anteil überſchritten hatten, „kompenſiert“. Blieb eine Linie mit ihrer Beförderung hinter ihrem Anteil weſentlich zurück, ſo konnte ſie entweder ihren Beförderungspreis ermäßigen, um dadurch mehr Paſſagiere für ſich heranzuziehen, oder aber es konnte eine Erhöhung der Preiſe derjenigen Linie, die zu viel befördert hatte, verlangt werden.

Einen erheblichen Raum im Rahmen des Pools nahm die Einrichtung des Schiedsgerichts in Anſpruch. Entſprechend der überragenden Stellung der deutſchen Geſellſchaften wurde das deutſche Recht als maßgeblich angenommen, und da zur Zeit der Begründung des Pools ein einheitliches bürgerliches Recht in Deutſchland noch nicht beſtand, dasjenige Recht als maßgeblich bezeichnet, das in Köln, wo die Begründung des Pools ſtattfand, und wo im Laufe der Zeit alle wichtigen

Sitzungen der kontinentalen Linien getagt haben, in Kraft war. Als Schiedsrichter wurde der Vorsitzende des Vorstandes der Anwaltskammer in Köln benannt. Später ging dieses Amt auf ein Mitglied des Hanseatischen Oberlandesgericht, den Präsidenten Hansen, über, der durch lange Jahre hindurch der Schiedsrichter des kontinentalen Pools gewesen ist, ein Zeichen, wie sehr er sich das Vertrauen der Beteiligten erworben hatte. Zahlreiche von ihm ergangene Schiedssprüche und noch zahlreichere Beschlüsse der vielen stattgehabten Konferenzen haben den Poolvertrag ergänzt und vervollständigt und ein förmliches Gesetzbuch des Pools geschaffen, an dem eine nicht geringe Anzahl fähiger juristischer und kaufmännischer Köpfe gearbeitet hat.

Die Kenntnis dieser Bestimmungen wurde im Laufe der Jahre zu einer Spezialwissenschaft, für die Spezialsachverständige bei den einzelnen Linien erwuchsen. Neidlos werden sie indes alle die Palme des Poolsachverstandes Albert Ballin reichen, dem vermöge seines fabelhaften Gedächtnisses jede Phase des Pools, seine Entstehung und Ausgestaltung auch nach zwei Jahrzehnten stets gegenwärtig war, und der es in der Poolverhandlung zu einer unübertroffenen Meisterschaft gebracht hat. Das beste Zeugnis dafür war wohl, daß, als im Jahre 1908 in London die Verhandlungen zur Begründung des sogenannten „General-Pool", d. h. des ganz Nordeuropa unter Einschluß Englands umfassenden Pools begannen, auf Vorschlag der englischen Linien Ballin der Vorsitz in den Verhandlungen übertragen wurde, die nach manchem kritischen Moment dann auch mit einem vollen Erfolg schlossen. Bis dieses Ziel erreicht

wurde, hatte es allerdings langer Arbeit bedurft, denn der individualiſtiſche engliſche Charakter gewöhnte ſich nur langſam und ſchwer an den Gedanken des Zuſammenſchluſſes, der immerhin die Aufgabe manches individuellen Wunſches und mancher Eigenart zur Vorausſetzung und zur Bedingung hatte. Im Jahre 1892 kam es, wie geſagt, zu dieſem Anſchluß der engliſchen Linien noch nicht.

Die normale Entwicklung des Geſchäfts wurde in dieſem Jahre durch die furchtbare Cholera-Epidemie in Hamburg unterbrochen. Zeitweilig ſchloſſen ſich die Vereinigten Staaten gegen die kontinentale Einwanderung vollſtändig ab. Erſt im folgenden Jahre traten wieder normale Verhältniſſe ein. Trotzdem tat Ballin auf dem Wege zur Ausgeſtaltung der vertraglichen Beziehungen unter den nordeuropäiſchen Linien einen wichtigen Schritt, indem er Ende 1892 auf die bereits 1886 getroffene Maßnahme zurückgriff, die Engländer im ſkandinaviſchen Verkehr anzugreifen und ſie dadurch einer Verſtändigung geneigter zu machen. Die äußere Veranlaſſung dazu war, daß die engliſchen Linien unter ſich uneinig geworden waren, infolgedeſſen im Frühjahr 1892 das Abkommen mit den deutſchen Linien über den Pool für den Hamburger Verkehr und das Hamburger Clearing-Haus gekündigt hatten. Dadurch war die Packetfahrt den engliſchen Geſellſchaften gegenüber wieder frei in ihren Maßnahmen und hatte im Jahre 1892 auch bereits ca. 2500 ſkandinaviſche Paſſagiere über Hamburg befördert.

Die Poſition für den zu erwartenden Konkurrenzkampf war für die Packetfahrt dadurch günſtiger geworden als früher, daß

ſie trotz der Kündigung des Poolabkommens ſeitens der Engländer mit den Vertretern der engliſchen Linien in Hamburg einen Kontrakt geſchloſſen hatte, wodurch dieſe ſich verpflichteten, die gemeinſam mit der Packetfahrt feſtgeſetzten Paſſagepreiſe zu halten. Ferner kam in Betracht, daß der Verkehr der engliſchen Linien vom Kontinent zu mehr als 80% aus ruſſiſchen Juden beſtand, die in Amerika zu den unerwünſchten Einwanderern gerechnet wurden und deren Landung man viel Schwierigkeiten machte. Endlich hatte die Packetfahrt durch den mit den kontinentalen Linien geſchloſſenen Pool einen geſicherten Anteil an dem davon kontrollierten Geſchäft. Ein Ausfall im ruſſiſchen Verkehr konnte durch ſkandinaviſchen Verkehr erſetzt werden, wobei noch in Betracht kam, daß nach dem Poolvertrag der Packetfahrt das Recht zuſtand, bis zu 10% ihres Geſamtverkehrs ſkandinaviſche Paſſagiere zu fahren, ohne ſie im Pool mit den anderen Geſellſchaften zu verrechnen. Ein ſtarker Anteil am ſkandinaviſchen Verkehr war aber dadurch geſichert, daß der ſkandinaviſche Generalvertreter der Packetfahrt ſich bereit erklärt hatte, für 14tägige Abfahrten und zwei Extrafahrten 10000 Paſſagiere zu einer Minimalrate von 50 Kr. zu garantieren.

Nachdem ein Kontrakt darüber geſchloſſen war, trat der neue Verkehr ins Leben. Es bedurfte dann allerdings längerer Zeit, bis die erwünſchte Einwirkung auf die engliſchen Linien erzielt war. Zu Anfang des Jahres 1894 zeigten ſie ſich bereit zu einem Abkommen mit den kontinentalen Linien, und zwar gegen das Zugeſtändnis eines Anteils von 7% am kontinentalen Verkehr (im Jahre 1891 hatte man ihnen 14% zugeſtehen wollen),

wenn die Skandinavien-Linie der Packetfahrt, die „Scandia-Linie“, aufgegeben würde.

Indes ſcheiterte auch dieſer Verſuch noch an dem Eigenwillen einzelner. Dasſelbe war bereits im Jahre 1892 der Fall geweſen. Damals hatte ein Teil der engliſchen Linien ſeine Zuſtimmung davon abhängig gemacht, daß über das eigene engliſche Geſchäft unter den engliſchen Linien Übereinſtimmung erzielt werde, und daß für den Fall, daß in dieſem engliſchen Geſchäft Zwiſtigkeiten einträten, alsdann auch der Pool mit den kontinentalen Linien gekündigt werden könne. Das lehnten die kontinentalen Linien ab, die ihre Verträge, die lediglich das kontinentale Geſchäft betrafen, nicht abhängig machen wollten von der Entwicklung im engliſchen Geſchäft, das mit dem kontinentalen doch nur wenig Zuſammenhang hatte. 1894 weigerte ſich die Cunard-Linie ſchließlich, einem Pool mit den kontinentalen Linien beizutreten, nachdem es mit vieler Mühe gelungen war, die britiſchen Linien zu Verhandlungen über einen Poolvertrag überhaupt zu bringen. Wie ſchwer ſich die engliſchen Gemüter zu der Idee eines Poolvertrags bekehren konnten, wird treffend in einem Brief beſchrieben, den Ballin im Januar 1894 von einem engliſchen Freunde in der Pool-Angelegenheit erhielt. „Die Zeit iſt noch nicht gekommen“, heißt es darin, „daß die britiſchen Linien dazu überredet werden können, einem Pool oder irgendeinem anderen Vertrage beizutreten, der die Erledigung einer großen Zahl von Einzelfragen bedingt. Sie ſcheinen aber jetzt reif für ein Abkommen über Preiſe in einer möglichſt einfachen Form zu ſein, und wir glauben, daß, wenn das geſchloſſen und in loyaler Weiſe

ausgeführt wird, es vielleicht ein bedeutsamer Schritt für die Herstellung eines allgemeinen und ausgedehnteren Abkommens darstellen kann."

Zu einem solchen losen Abkommen wollten, wie gesagt, die kontinentalen Linien sich nicht verstehen. Ein weiter gehendes scheiterte an dem Widerspruch der Cunard-Linie, gegen die dann unter Assistenz der von England fahrenden „American Line" der Kampf aufgenommen wurde. Zu der Leitung dieser Linie hatte, wie schon erwähnt, Ballin alte freundschaftliche Beziehungen noch aus der Zeit, in der er als Inhaber der Firma Morris & Co. für diese Linie gearbeitet und ihr einen erheblichen Zwischendecksverkehr zugeführt hatte. Nach einigen Monaten endete der Kampf mit einem Erfolg für die Mehrheit. Die britischen Linien reduzierten sogar ihren Anspruch an den kontinentalen Verkehr auf 6 %. Die Gegenleistung von kontinentaler Seite war der Verzicht auf das skandinavische Geschäft. Die Packetfahrt erhielt für den mit ihrer Hilfe errungenen Erfolg einen Mehranteil am Pool und, ebenso wie die „American Line", eine besondere Vergütung für drei Jahre im Ostwärts-Verkehr. Damit war endlich 1895 die Bahn für eine rentablere Ausgestaltung des ganzen nordatlantischen Geschäfts frei gemacht.

Die erste Folge war im Jahre 1896 ein Abkommen über den Kajütsverkehr. Im Jahresbericht der Packetfahrt von 1896 heißt es darüber, daß bisher die Beförderung der Kajütsreisenden Resultate ergeben habe, die zu den großen Aufwendungen der Reedereien in einem außerordentlich ungünstigen Verhältnis ständen. Dabei könne dieser Verkehr,

der im letzten Jahre schon auf mehr als 200 000 Personen gestiegen sei, den Gesellschaften, wenn sie sich zu gemeinsamem Handeln zusammenschlössen, großen Nutzen bringen. Das Abkommen betraf zunächst übrigens nur die gemeinschaftliche Festlegung von Preisen.

Beide Abkommen, sowohl das mit den Engländern für den Zwischendecks- wie das für den Kajütsverkehr waren 1895 auf drei Jahre geschlossen worden. Verhandlungen zwecks Verlängerung begannen im Mai 1898 in London unter dem Vorsitz von Ballin und führten nach und nach zum Ziel.

Die Verhandlungen über das Kajütsabkommen waren dabei zunächst auf einer Grundlage geführt worden, wonach die Preise entsprechend der Geschwindigkeit abgestuft werden sollten. Bei einem solchen Abkommen fürchteten aber die großen englischen Linien, nicht auf ihre Rechnung zu kommen, sowie, daß die langsameren Dampfer von den Differenzraten zu sehr Nutzen ziehen würden. Auch zwischen den beiden deutschen Linien war eine Übereinstimmung nicht herzustellen. Die Verhandlungen wurden alsdann vertagt und erst im Juni in London wieder aufgenommen, abermals unter dem Vorsitz von Ballin. Die Verhandlungen verliefen zunächst ergebnislos, weil die englischen Linien untereinander uneinig waren. Diese Uneinigkeit wurde aber beigelegt und eine Gesamteinigung erzielt.

Einige Wochen später wurde auch ein Abkommen für die zweite Kajüte geschlossen. Gegen Schluß des Jahres begannen alsdann die Verhandlungen über die Verlängerung des Zwischendecksabkommens. Dabei bestand auf seiten der Packetfahrt der Wunsch nach einer Erhöhung ihres Anteils am Ostwärts-

Verkehr, der im Jahre 1892 auf Grundlage der Verhältniſſe feſtgeſetzt worden war, wie ſie vor der Erbauung der Schnelldampfer beſtanden hatten. Gegenüber den Anteilen der übrigen Linien, insbeſondere dem Anteil der holländiſchen Linie, erſchien der Hamburger Linie ihr Anteil nunmehr zu gering. Auf der anderen Seite wünſchte der Norddeutſche Lloyd eine Aufhebung der ſogenannten Tonnageklauſel. Das Reſultat war nach langen Verhandlungen Anfang 1899 ein Kompromiß. Es wurde eine Verlängerung des Vertrages auf fünf Jahre geſchloſſen unter Erhöhung des Oſtwärts-Anteils der Packetfahrt und unter Abſchaffung der Tonnageklauſel. Die Anteile ſtellten ſich nunmehr von Anfang 1899 ab wie folgt:

	westwärts:	ostwärts:
Packetfahrt	30,71 %	26,47 %
Holland-Amerika Linie	9,78 %	13,32 %
Norddeutſcher Lloyd .	44,14 %	41,53 %
Red Star Line	15,37 %	18,68 %

Die neue Feſtſetzung der Anteile hatte alſo der Packetfahrt einen Fortſchritt gebracht, für die weitere Entwickelung allerdings durch die Aufhebung der Tonnageklauſel ein Hindernis.

Das nächſte bedeutſame Ereignis in der Entwicklung der Vertragsbeziehungen unter den transatlantiſchen Linien war die Bildung des ſogenannten „Morgan-Truſt“ und der Abſchluß der Intereſſengemeinſchaft der deutſchen Linien mit ihm.

V.

Der Morgan-Truſt.

Für zwei von den drei großen Zweigen des transatlantiſchen Reedereigeſchäfts, für den Zwiſchendecksverkehr und den Frachtverkehr, haben die Pool-Verträge durch mehr als zwei Jahrzehnte eine erfolgreiche Regelung geſchaffen, die vor allen Dingen die erſte Vorausſetzung für eine Rentabilität gab, nämlich die Verhinderung einer Vergeudung von Material. Die Gewißheit, durch ſtärkere Einſtellung von Schiffsmaterial nur dann einen Vorteil erzielen zu können, wenn es ſich um eine planmäßige Vorbereitung und Schaffung einer Begründung für in der Zukunft zu ſtellende höhere Anſprüche an die reſpektiven Pool-Anteile handelte, veranlaßte zumeiſt zur Verwendung einer möglichſt beſchränkten, in ihrer Eigenart aber möglichſt ertragfähigen Menge von Schiffsraum.

Anders ſtand es mit dem dritten Zweig des transatlantiſchen Reedereigeſchäfts, mit dem Kajütsverkehr. Für den Kajütsverkehr haben die Verträge unter den Linien immer nur eine Regulierung der Preiſe vorgeſehen und ihre Abſtufung je nach der Güte der betreffenden Dampfer. Man iſt aber nicht zu einer quotenmäßigen Verteilung des Geſchäfts, nicht zu einem Kajütspool gekommen, ſo oft er auch angeſtrebt wurde. Infolgedeſſen führte das Streben der Geſellſchaften, einander in der

Geſchwindigkeit und der Bequemlichkeit der Paſſagierbeförderung zu überbieten, um ein möglichſt zahlreiches Publikum anzuziehen, zur Einſtellung immer hochwertigerer Dampfer und zur Aufrechterhaltung eines möglichſt häufigen und regelmäßigen Dienſtes das ganze Jahr hindurch auf jeder einzelnen Linie. So kam es, daß faſt an jedem Wochentage ein oder mehrere erſtklaſſige Dampfer die Reiſe über den Ozean von jeder Seite aus antraten mit dem Erfolg, daß nur während der Saiſon, d. h. im Frühjahr und Frühſommer oſtwärts und im Spätſommer und Herbſt weſtwärts, die Schiffe voll beſetzt waren, während in der übrigen Zeit ſie mit mehr oder minder ſchlechter Beſetzung zu entſprechend ſchlechten Preiſen fahren mußten. In einem Interview im Jahre 1902 ſchätzte Ballin die den Linien dadurch überflüſſigerweiſe verurſachten Koſten auf mindeſtens 50 Millionen Mark. Der Wunſch, dieſem Zuſtande abzuhelfen, das Pool-Abkommen zu einer allumfaſſenden Intereſſengemeinſchaft auszubauen, war einer der beiden Hauptgedanken, die zur Begründung des Morgan-Truſtes führten. Der andere Gedanke war der Wunſch nach einer europäiſch-amerikaniſchen Zuſammenarbeit in der transatlantiſchen Schiffahrt.

Dieſer Gedanke ergab ſich einmal aus der großen Bedeutung, die Handel und Verkehr der Vereinigten Staaten für das transatlantiſche Reedereigeſchäft hatten. Im Frachtverkehr ſtützte ſich das Geſchäft auf den mehr oder minder ſtarken Import der Vereinigten Staaten aus Europa und ihren, je nach der Größe der Ernte und der Aufnahmefähigkeit Europas wechſelnden Export landwirtſchaftlicher Produkte, im Zwiſchen-

decksverkehr auf die zwar wechselnde, im ganzen aber doch nahezu unbegrenzte Aufnahmefähigkeit der Vereinigten Staaten für europäische Auswanderer; im Kajütsverkehr endlich auf die Tatsache, daß Jahr für Jahr ein starker Reiseverkehr aus Amerika nach Europa stattfand von Leuten, die entweder aus geschäftlichen Gründen nach Europa reisten oder aber zu ihrem Vergnügen oder zur Erholung in europäische Badeorte, nach der Riviera usw. Die Anziehungskraft der Pariser Modewarengeschäfte auf das weibliche amerikanische Element und gesellschaftliche Gepflogenheiten spielten dabei eine große Rolle. Ganz überwiegend war und ist daher auch heute noch Amerika im transatlantischen Verkehr der gebende, Europa der empfangende Teil. Der Gedanke lag also nahe, durch Anknüpfung direkter Beziehungen in Amerika einer Reederei einen festeren Halt dort zu geben, *die amerikanischen Handels- und Verkehrskreise an einer europäischen Reederei direkt zu interessieren.*

Die Priorität bei dem Versuch, diesen Gedanken in die Tat umzusetzen, liegt bei der Packetfahrt und ihrem Leiter, und zwar reichen die Bestrebungen in diesem Sinne weit zurück in die Anfänge seiner Tätigkeit. Aus dem Jahre 1891 ist bereits ein Dokument dafür erhalten in Gestalt eines Briefes, den Ballin an den Leiter einer der wenigen größeren amerikanischen Reedereien, der Atlantic Transport Company, die ihren Sitz in Baltimore hatte und den Verkehr nach England pflegte, Mr. B. N. Baker, geschrieben hat, dem er persönlich nahegetreten war, und mit dem ihm eine lange Freundschaft später noch verbunden hat. Der Brief ist das Resultat

einer voraufgegangenen perſönlichen Verhandlung und lautet im weſentlichen wie folgt:

„Ich antwortete Ihnen vor einigen Tagen ſchriftlich auf Ihr Schreiben vom 4. v. M., und zwar dahin, daß in Übereinſtimmung mit Ihrer Anregung einer von unſeren Direktoren im September nach New York reiſen wird, um mit Ihnen über die in Frage ſtehende Angelegenheit zu konferieren.

Nachdem ich mich in der Zwiſchenzeit mit Ihrem Brief eingehend beſchäftigt habe, finde ich, daß die Anſichten, die ich über Ihre Vorſchläge mir bilden konnte, ſich mit Ihrer Anſicht noch viel weiter decken, als ſie vielleicht angenommen haben. Ich habe noch keine Gelegenheit gehabt, die Sache mit meinen Kollegen zu beſprechen und weiß daher nicht, wieweit ſie meine Anſichten teilen. Um aber meine eigenen Ideen noch ſchärfer zu formulieren, ſcheint es mir nützlich, Ihnen dieſen ganz vertraulichen Brief zu ſchreiben mit der Bitte, mich, wenn möglich, drahtlich darüber zu informieren, was Sie über folgenden Vorſchlag denken:

1. Sie übernehmen unſere New Yorker Agentur für das Frachtgeſchäft ſowohl wie für das Paſſagegeſchäft.

2. Sie engagieren diejenigen unſerer Beamten, die jetzt in unſerer New Yorker Filiale tätig ſind und die wir in unſerem Geſchäft zu behalten wünſchen.

3. Sie übernehmen die Hälfte unſerer Baltimore-Linie derart, daß jede Partei zwei für die Beförderung von Zwiſchendeckern geeignete Dampfer ſtellt. Zu dieſem Zweck ſchlage ich vor, daß Sie zum Einſtandspreiſe die beiden Dampfer übernehmen, die wir gegenwärtig in Hamburg für unſeren Baltimore-Dienſt im Bau haben (320′ lang, 40′ breit, 27′ tief mit 8′ hohem Zwiſchendeck und einer Tragfähigkeit von 3500 Tons bei 22 Fuß Tiefgang, einer Unterbringungsmöglichkeit von etwa 450 Zwiſchendeckern und 11 Meilen garantierter Geſchwindigkeit, fertig im Oktober d. J.), und wir zwei ähnliche Dampfer ſtellen. Die Einnahmen müßten unter einem Poolabkommen verteilt werden.

4. Ihre Gesellschaft übernimmt für 1 Mill. Dollars von unseren Aktien mit der Verpflichtung, sie nicht zu verkaufen, so lange Sie unser amerikanisches Geschäft leiten. Ich darf dazu bemerken, daß unsere Aktien jetzt billig zu haben sind infolge der allgemeinen Depression, die am europäischen Geldmarkt besteht. Ferner infolge der Tatsache, daß nur eine kleine Dividende erwartet wird wegen der sehr niedrigen Frachten von Nordamerika. Ich glaube, Sie würden die Aktien zu durchschnittlich etwa 7 % über pari kaufen können. Wir haben in den letzten Jahren, seit wir einen Pool mit der Union-Linie schlossen, folgende Dividenden verteilt:

1886: 4 % 1887: 6 %
1888: 8½ % 1889: 11 %
1890: 8 %,

und während dieser Zeit verwandten wir für Abschreibungen und Reservestellungen etwa 60 % des Gewinnes.

Die Lage unserer Gesellschaft ist ausgezeichnet, da unsere Flotte aus modernen Schiffen besteht mit einem Durchschnittsalter von nur etwa 5 Jahren und sehr geringen Buchwerten. Ich würde Ihnen dankbar sein, wenn Sie sich die Sache überlegten und mich möglichst drahtlich benachrichtigten, ob Sie auf dieser Grundlage zu Verhandlungen bereit sind. Ich gehe dabei von der Annahme aus, daß es für unsere Gesellschaft wertvoll sein würde, in den Vereinigten Staaten einen Mittelpunkt für unsere Interessen und eine Position ähnlich der der Red Star und der Inman-Line zu erhalten, im Hinblick auf ihre Verbindung mit der Pennsylvania Railroad usw. Sollte dieses Projekt durchgeführt werden, so sollte jemand von Ihrem Konzern in unseren Aufsichtsrat eintreten. Ich würde Ihnen dankbar sein, wenn Sie mir diesen Brief zurücksenden würden, da er, wie ich nochmals betone, nur meine ganz persönlichen Ansichten wiedergibt."

Dieser Brief wird nicht nur den Wunsch nach einer stärkeren Verankerung in den Vereinigten Staaten, sondern auch den Wunsch zur Ursache gehabt haben, im englischen Verkehr Fuß

zu faſſen, und damit ein beſſeres Gegengewicht gegen die engliſchen Linien, die ja noch immer, wenigſtens indirekt, auf dem Kontinent ſeßhaft waren, zu ſchaffen. Der Verſuch führte zu keinem praktiſchen Reſultat und wurde aufgegeben, lebte aber 1899, alſo 8 Jahre ſpäter, wieder auf, diesmal auf Veranlaſſung des Inhabers der Schiffbaufirma Harland & Wolff in Belfaſt, Mr. Pirrie. Dieſen verbanden mit der engliſchen transatlantiſchen Schiffahrt bedeutende Intereſſen, auch finanzieller Natur, und ihn leitete bei ſeinem Vorgehen der Wunſch, die von anderer Seite betriebene Vereinigung der Atlantic Transport Company mit einer anderen engliſchen Reederei, der „Leyland Line“, zu verhindern. Auf ſeine Veranlaſſung kam der Leiter der Atlantic Transport Company, Mr. Baker, nach Europa zur perſönlichen Verhandlung des Fuſionsprojektes. Das Objekt erſchien Ballin um ſo begehrenswerter, da die Atlantic Transport Company durch Aktienbeſitz auch eine andere, gleichfalls zwiſchen New York und London verkehrende Linie, die National Line, kontrollierte und in dem Verkehr zwiſchen New York und London der maßgebende Faktor war. Ballin erbat ſich vom Aufſichtsrat die Ermächtigung, zur Verhandlung nach London zu gehen, die ihm auch erteilt wurde.

In der telegraphiſchen Korreſpondenz über dieſe Verhandlungen, die die Aufbringung von 25 Mill. Mk., davon die Hälfte in Aktien der Packetfahrt, notwendig erſcheinen ließen, ergab ſich aber, daß dem Aufſichtsrat das Projekt zu weit ausgreifend erſchien, und die Verhandlungen kamen dadurch zunächſt zum Scheitern, nicht ohne eine erhebliche Mißſtim-

mung zwiſchen Ballin und dem Aufſichtsrat zu hinterlaſſen. Zu Beginn des nächſten Jahres tauchte das Projekt nochmals auf, und zwar auf Veranlaſſung des Mr. Baker. Da die neuen Verhandlungen, die in Hamburg ſtattfanden, aber auch nicht zum Ziel führten, erfolgte ein Aufkauf der amerikaniſchen Reederei durch die engliſche Leyland Line.

In Amerika waren gleichzeitig Beſtrebungen im Gange, eine Stärkung der amerikaniſchen Handelsſchiffahrt auf dem Wege der ſtaatlichen Subventionierung herbeizuführen, und daraus entſprang die von Mr. Baker in Hamburg vorgetragene Idee, in Gemeinſchaft mit ſeiner neuen Kombination und der engliſchen White Star Line eine amerikaniſche Schiffahrtsgeſellſchaft zu gründen, die von dieſen Subventionen Nutzen ziehen ſollte. Weder die Subventionsbeſtrebungen, noch dieſes Projekt kamen zum Ende, wohl aber gliederte ſich der aus der Atlantic Transport und der Leyland Line zuſammengeſchloſſene Konzern weitere Reedereien in England an, und zwar die ſchon erwähnte National Line, die Wilſon-Furneß-Leyland Line und die Weſtindian & Pacific Line, ſämtlich unter Leitung des Inhabers der Firma Leyland ſtehend, des Herrn Ellerman, eines bekannten engliſchen Reeders deutſcher Abſtammung. Der in dieſem Unternehmen vereinigte Schiffsraum umfaßte eine halbe Million Tons und wurde ſowohl von den engliſchen Linien wie auch von der Hamburger Linie als eine unangenehme Bedrohung empfunden, die ſich u. a. darin ausdrückte, daß die engliſchen Linien zu irgendwelchen Abmachungen auf dem Gebiete des Paſſagegeſchäfts ſich nicht mehr bereit zeigten. Übrigens war auch

Mr. Baker mit dem Gange der Dinge ſo wenig zufrieden, daß er ſchließlich mit Erfolg dahin ſtrebte, ſeine Linie aus dieſem Verband wieder zu löſen, und abermals tauchte die Frage auf, ob nicht die Packetfahrt, gegebenenfalls in Gemeinſchaft mit der engliſchen White Star Line und der Firma Harland & Wolff, die Atlantic Transport Company erwerben wolle.

Zu dieſem Zeitpunkt ſetzten die Beſtrebungen des amerikaniſchen Bankiers Pierpont Morgan auf Schaffung der Vereinigung ein, die unter dem Namen Morgan-Truſt bekannt geworden iſt. Die faſt durch 1½ Jahr ſich hinziehenden Verhandlungen, die die Abwehr dieſer amerikaniſchen Gefahr und gleichzeitig einen Anſchluß an die Morgan'ſchen Beſtrebungen zum Ziel hatten, weil ſich hier endlich die Gelegenheit zu bieten ſchien, die alles umfaſſende Gemeinſchaft der Intereſſen unter den transatlantiſchen Reedereien zu ſchaffen, ſind in Aufzeichnungen von Ballin eingehend geſchildert. Im Auguſt 1901 ſchrieb Ballin:

„Die große Depreſſion, welche ſich auf Deutſchland in geſchäftlicher Beziehung gelegt hat, nimmt einen immer gefährlicher werdenden Umfang an. Sie zieht ihre Kreiſe auf dem ganzen Erdball, nur die Vereinigten Staaten ſcheinen bisher unberührt. Für uns ſpeziell aber will das Unglück, daß eine ſchlechte Maisernte in den Vereinigten Staaten zu dem anderen Übel noch hinzukommt, und ſo ſehen wir in faſt unglaublich kurzer Zeit den ganzen Frachtenmarkt demoraliſiert. Es iſt eine ernſte Situation für eine Compagnie von dem ungeheuren Umfang der unſrigen. Dazu tritt eine neue Gefahr in die Erſcheinung. In Amerika mit ſeinen unerſchöpflichen Hilfsquellen, ſeinen rückſichtslos unternehmenden Bewohnern und ſeinem ungeheuer geſtiegenen Reichtum iſt die Bildung von Truſts an der Tagesordnung. Der Bankier Pierpont Morgan, ein Mann, dem man nachſagt, daß er mit ſeinem ungeheuren

Reichtum eine geradezu erſtaunliche Intelligenz verbindet, hat ſchon den großen Stahl-Truſt, die größte Kombination, welche jemals die Welt geſehen hat, ins Leben gerufen und geht nun daran, den Amerikanern die Grundlage für eine Handelsmarine zu ſchaffen."

Die Sachlage, wie ſie ſich damals darſtellte, ſchildert eine kurze, von Ballin für den Fürſten Henckell-Donnersmarck angefertigte Denkſchrift. An dieſen war Ballin vom Kaiſer verwieſen worden, der die Geſchäftskenntnis des Fürſten, der ja große Unternehmungen, auch auf induſtriellem Gebiet, geſchaffen hat, ſehr ſchätzte, und die amerikaniſchen Schiffahrtsbeſtrebungen von Anfang an mit großem Intereſſe und mit lebhafter Anteilnahme wegen der für die deutſche Reederei daraus etwa entſtehenden Gefahren verfolgt hatte. Da man, um die Sachlage zu verſtehen, ſich in die Verhältniſſe der damaligen Zeit zurückverſetzen muß, iſt die Denkſchrift, obwohl die Dinge ſich ſeitdem ſo ſehr verändert haben, von Intereſſe, weshalb ſie hier im Wortlaut wiedergegeben ſei:

„Während im Jahre 1830 der überſeeiſche Handel der Vereinigten Staaten noch zu 90% durch Schiffe unter der amerikaniſchen Flagge vermittelt wurde, ſank die Beteiligung dieſer Flagge bis zum Jahre 1862 bereits auf 50% und ging dann beſtändig zurück. Im Jahre 1880 wurden nur noch 16% und im Jahre 1890 nur noch 9% des überſeeiſchen Handels der Vereinigten Staaten unter der Flagge der Union befördert. Dieſer Rückgang, welcher eine Folgeerſcheinung der amerikaniſchen Zollpolitik iſt, hat, beſonders in den letzten Jahren, Anlaß zu einer Reihe von Geſetzesvorlagen gegeben, welche ſämtlich die Tendenz verfolgten, durch ſtaatliche Subſidien die Handelsſchiffahrt der Vereinigten Staaten zu heben. Man iſt jedoch zu weitgreifenden Maßnahmen bisher nicht gekommen, ſondern hat ſich darauf beſchränkt, für den nordatlantiſchen Verkehr eine mit 4 Dampfern betriebene Poſtlinie

aus Staatsmitteln zu unterſtützen, ohne dadurch weſentliche Erfolge zu erzielen.

„Jetzt hat jedoch der bekannte Bankier J. Pierpont Morgan zuſammen mit einigen anderen großen amerikaniſchen Unternehmern ſich dieſer Angelegenheit bemächtigt, und über ſeine bisherigen Transaktionen iſt ſoweit folgendes bekannt geworden:

„Morgan hat die in Liverpool anſäſſige Leyland-Linie angekauft, welche nach Ausweis des letzten engliſchen Schiffsregiſters über eine Flotte von 54 Schiffen mit 155 489 Brutto-Regiſter-Tons verfügt. Die Geſellſchaft, welche erſt vor einem Jahre ſich mit der Weſt India & Pacific-Linie vereinigt hatte, unterhält gemeinſam mit derſelben regelmäßige Dampferlinien:

zwiſchen Liverpool und New York,
„ Liverpool und Boſton,
„ London und Quebec,
„ Liverpool und New Orleans,
„ Liverpool und Galveſton,
„ Liverpool und Weſtindien.

Eine außerdem von der Leyland-Geſellſchaft früher betriebene Verbindung nach dem Mittelmeer hat Morgan nicht mit übernommen. Er hat dagegen ferner die Atlantic Transport Co. der geplanten Unternehmung angeſchloſſen. Dieſe Geſellſchaft unterhält Verbindungen:

zwiſchen London und New York,
„ London und Baltimore,
„ London und Philadelphia.

Sie beſitzt 11 Schiffe mit 36 166 Tons. Die Atlantic Transport Company, deren Kapital ſchon zum weitaus größten Teil in Amerika placiert war, iſt gleichzeitig im Beſitze der Majorität der Aktien der National Line, welche ebenfalls zwiſchen London und New York verkehrt und von den Reedern Wilſon und Furneß betrieben wurde, und ſoll ebenfalls von Morgan aufgekauft ſein. Offenbar hat Morgan die Abſicht, einen großen amerikaniſchen Schiffahrtstruſt zu bilden, und

wie mir von durchaus zuverläſſiger Seite beſtätigt worden iſt, wird dieſem Truſt ſich auch die American Line und ferner noch die Red Star Line, deren Schiffe unter belgiſcher Flagge zwiſchen Antwerpen und New York verkehren, anſchließen. Die Aktien der American und der Red Star Line waren ſchon bisher zum größten Teil in amerikaniſchen Händen, und beide Geſellſchaften haben den Sitz ihrer Verwaltung in New York. Sie repräſentieren zuſammen eine Tonnage von 86 811 Tons mit einer Zahl von 23 Dampfern.

„Um ſich von der Größe der Unternehmung ein Bild zu machen, muß man noch hinzurechnen, daß für die genannten Geſellſchaften Schiffe mit einem Raumgehalt von etwa 200 000 Tons ſich im Bau befinden bzw. im Laufe der letzten Monate bereits in Betrieb geſetzt ſind, ohne in den angeführten Ziffern enthalten zu ſein, die einem am 1. Januar d. J. erſchienenen Regiſter entnommen wurden. Die neue amerikaniſche Geſellſchaft würde alſo über eine Flotte verfügen, deren Raumgehalt ſich auf 430 000 Brutto-Regiſter-Tons beziffert. Die Hamburg-Amerika Linie repräſentiert einſchließlich der im Bau befindlichen Schiffe etwa 650 000 Tons, der Lloyd etwa 600 000.

„Bei einem Vergleich zwiſchen dem Schiffsraum der beiden deutſchen Geſellſchaften einerſeits und des geplanten amerikaniſchen Truſts andererſeits muß aber in Erwägung gezogen werden, daß die Schiffe der deutſchen Geſellſchaften auf allen Meeren verteilt ſind, während diejenigen des amerikaniſchen Unternehmens lediglich dem nordatlantiſchen Verkehr dienen. Wenn wir alſo die Bedeutung der amerikaniſchen Koalition richtig abmeſſen wollen, ſo müſſen wir der amerikaniſchen Ziffer lediglich die Summe desjenigen Schiffsraums gegenüberſtellen, welche der Lloyd und die Hamburg-Amerika Linie in der Fahrt nach und von Häfen der Vereinigten Staaten verwenden.

„Dieſe Ziffern ergeben für:

deutſche Linien:	Amerika:
ca. 390 000 B. R. T.	ca. 430 000 B. R. T.
davon H.-A. L. 250 000 „	
Lloyd 140 000 „	

Im nordatlantiſchen Verkehr iſt alſo der Morgan-Truſt den deutſchen Reedereien überlegen und auch gegen die britiſchen Geſellſchaften ſteht er nicht zurück, wenn man die Tonnage der regelmäßigen britiſchen Linien in Betracht zieht.

„Es beſchäftigen heute im nordatlantiſchen Verkehr:

White Star Line	Liverpool	79 280	B. R. T.
Cunard Line	„	49 320	„
Beaver Line	„	20 000	„
Allan & State Line	„	87 606	„
Dominion Line	„	12 360	„
Anchor Line	Glasgow	90 000	„
		338 566	„
	plus Neubauten	100 000	„
	insgeſamt	438 566	„

„Von dieſen Linien verkehren Allan, Dominion und Beaver Line hauptſächlich mit Kanada. Nicht eingeſchloſſen in dieſe Zuſammenſtellung ſind diejenigen, lediglich der Frachtbeförderung ſich widmenden kleineren Linien, welche von engliſchen Hafenplätzen wie Hull, Briſtol, Belfaſt uſw. nach Nordamerika gehen, ebenſowenig die in wilder Fahrt beſchäftigten engliſchen Dampfer (ſogenannte Tramps), die nur bei lohnenden Frachtraten die Häfen der Vereinigten Staaten aufſuchen.

„Zweifellos iſt Morgan in ſeinen Maßnahmen von der Zuverſicht geleitet, daß es ihm gelingen wird, ein Subſidiengeſetz zugunſten ſeiner Unternehmung durchzuſetzen. Solange er das nicht erreicht, muß er natürlich die von ihm in den Kreis ſeiner Operationen gezogenen Dampferlinien unter fremder Flagge verkehren laſſen. Bis jetzt führen nur 4 Schiffe der American Line („New York“, „Philadelphia“, „St. Louis“ und „St. Paul“) die Flagge der Union, während die übrigen Schiffe der American Line ſowohl als auch die der Leyland, der Weſt India & Pacific, der Atlantic Transport, der National- und Furneß-Boſton-Linien unter der engliſchen, die der Red Star Line unter der belgiſchen Flagge fahren.

„An und für ſich bildet die von Morgan geſchaffene oder geplante Organiſation keine Gefahr für die beiden großen deutſchen Reedereien, denn es iſt eine alte Erfahrung, daß die Konkurrenz eines großen ebenbürtigen Unternehmens viel leichter zu ertragen und durch Verträge in Grenzen zu halten iſt als der regelloſe Wettbewerb einer Reihe von kleinen Reedereien. Auch die ſtaatliche Unterſtützung, ſolange ſie über ein den Verhältniſſen entſprechendes Maß nicht hinausgeht, würde die amerikaniſche Unternehmung nicht ohne weiteres den deutſchen Intereſſen gefährlich erſcheinen laſſen. Die Gefahr liegt vielmehr in der Verquickung amerikaniſcher Eiſenbahnintereſſen mit denjenigen der Reederei.

„Es iſt notoriſch, daß Morgan dieſe großen Transaktionen als Führer eines Syndikats unternimmt, welchem eine Reihe der bedeutendſten und unternehmendſten Geſchäftsleute der Vereinigten Staaten angehören. Ganz beſonders ſind in dieſer Vereinigung die Eiſenbahnintereſſen ſtark vertreten. Morgan ſelbſt hat während ſeiner Anweſenheit in London vor einigen Monaten engliſchen Schiffahrtsintereſſenten gegenüber über den Zweck ſeiner Unternehmungen ſich dahin ausgeſprochen, daß ſeinen Berechnungen nach faſt 70 % aller Güter, welche zur Verſchiffung von den nordatlantiſchen Häfen nach Europa beſtimmt ſind, durch die Eiſenbahn auf Durchkonnoſſemente nach den Hafenſtädten gebracht und dort den fremden Schiffahrtsgeſellſchaften zum Weitertransport ausgeliefert würden. Morgan und ſeine Freunde vermögen nun — wie Morgan ſagt — nicht einzuſehen, warum die Eiſenbahngeſellſchaften den geſchloſſenen Beförderungsvertrag auf fremde Transporteure für die Waſſerſtrecke übertragen ſollen. Es ſchiene vielmehr logiſch, daß eine Verſchmelzung von amerikaniſchen Eiſenbahn- und Dampfſchiffsintereſſen zu dieſem Zwecke ſtattfände.

„In dieſer geplanten Verbindung des Land- und Seetransportes liegt, wie geſagt, die Gefahr für die ausländiſchen Reedereien, die dadurch der Möglichkeit ausgeſetzt ſind, daß ihnen die Zufuhr aus dem amerikaniſchen Inlande abgeſchnitten wird. Dieſe Zu-

fuhr iſt für die Rentabilität unſerer nordamerikaniſchen Linien unerläßlich und Morgans Behauptung, daß ſie ca. 70% der geſamten Beförderung ausmacht, dürfte nicht weſentlich übertrieben ſein.

„Bei der Eigenart der amerikaniſchen Verhältniſſe iſt es heute ſchwer zu ſagen, welche der großen Eiſenbahnlinien eventuell in den Bereich dieſer Morgan'ſchen Kombination gezogen werden könnten, und welche unabhängig ihr Geſchäft in der bisherigen Weiſe weiter betreiben würden. Selbſt wenn Morgan für den Anfang nur eine oder zwei der Bahngeſellſchaften für ſeine Zwecke gewinnt, bleiben die Reedereien immer der Gefahr ausgeſetzt, daß er ſpäter durch eine Verſtändigung mit den Intereſſenten der übrigen Bahnen dieſe Kombination ausdehnt. Es würde nahe liegen zu erwägen, ob die deutſchen Geſellſchaften nicht verſuchen ſollten, ähnliche Kombinationen mit den gegenwärtig noch von Morgan's Einfluß freien amerikaniſchen Bahnen einzuleiten. Ein derartiger Verſuch kann aber den Intereſſen der deutſchen Reedereien erſt dienen, wenn mit Bezug auf die Morgan'ſchen Maßnahmen Gewißheit beſteht. Gegenwärtig arbeiten alle in New York einmündenden großen Bahngeſellſchaften gemeinſam mit den deutſchen Reedereien, und die letzteren würden alſo ſich der Einwirkung einzelner Bahnen freiwillig begeben und deren Oppoſition hervorrufen, wenn ſie ſich in dieſer Beziehung vorzeitig binden würden.

„Eine andere Gefahr, welche nach dem bisherigen Vorgehen der Amerikaner nicht gering anzuſchlagen iſt, iſt die, daß man durch Ankauf von Aktien der deutſchen Reedereien die Kontrolle über dieſelben zu erreichen ſuchen könnte. Es ſcheint in dieſer Beziehung geraten, daß der Lloyd und die Hamburg-Amerika Linie in ihre Statuten Beſtimmungen aufnehmen, welche geeignet ſind, dieſer Möglichkeit vorzubeugen."

Über die Verhandlungen, die Ballin in dieſer Angelegenheit führte, heißt es in den Aufzeichnungen:

„Während meines Aufenthaltes in London im Juli (1901) hatte ich Gelegenheit, mit Mr. Pirrie über dieſe amerikaniſche Angelegenheit

zu verhandeln. Pirrie hatte mir ſchon vor längerer Zeit geſchrieben, daß er mich in dieſer Sache gern ſprechen wollte, aber er hatte niemals angedeutet, daß er direkt von Morgan beauftragt ſei, mit mir zu verhandeln. Das ergab ſich erſt im Laufe unſerer Unterredung. Es ſtellte ſich heraus, daß Pirrie die Gefahr für ebenſo groß anſah wie ich, und daß er den Wunſch hat, daß die White Star Line der amerikaniſchen Kombination angegliedert würde. Es fand dann eine zweite Konferenz zwiſchen mir und Pirrie und Ismay (Leiter der White Star Line) ſtatt, und es wurde beſchloſſen, daß Pirrie nach New York gehen und dort von Morgan hören ſollte, welche Ideen er mit Bezug auf die White Star Line und die Hamburg-Amerika Linie hätte. Pirrie trat Ende Auguſt mit dem neuen White Star-Dampfer „Celtic“ die Reiſe an, und Ismay begleitete ihn. Die Nachrichten, welche ich von Pirrie aus Amerika erhielt, beſchränkten ſich auf einige von mir ſelbſt hervorgerufene Kabelmeldungen und ließen erkennen, daß mit Bezug auf die Hamburg-Amerika Linie wenig oder gar nicht verhandelt ſei. Bald nachdem Pirrie von Amerika zurückgekehrt war, begab ich mich zu einer mündlichen Beſprechung mit ihm nach London. Da er mir ſchon telegraphiſch mitgeteilt hatte, daß er Mr. Wilding zur Teilnahme an dieſer Beſprechung eingeladen, ſo nahm ich meinerſeits Gelegenheit, Wilding bei meiner Durchreiſe durch Southampton bereits zu begrüßen. Was ich von ihm hörte, erfüllte mich mit ebenſo großer Sorge wie Überraſchung. Er teilte mir mit, daß die White Star Line von dem Syndikat aufgeſogen würde, und daß man mit der Hamburg-Amerika Linie einen Erfolg ſich nicht verſpräche im Hinblick auf meine Stellung zum Kaiſer. Man ſei geneigt, ſo freundſchaftlich wie es ohne Verletzung der Intereſſen des Syndikats möglich ſei, mit uns zu arbeiten. Man müſſe mir aber mitteilen, daß auch die größten amerikaniſchen Eiſenbahnen dem Syndikat bereits ſich genähert und Erklärungen abgegeben hätten, welche einer Kombination mit dieſen Bahnen gleichkämen.

„In den ſich während der nächſten Tage in London vollziehenden Verhandlungen zwiſchen Pirrie, Wilding und mir ändert ſich die Situa-

tion zum Beſſeren, und es gelingt mir, mit Vorſchlägen durchzudringen, welche einerſeits uns unſere völlige Unabhängigkeit wahren, unſere Nationalität unberührt laſſen und eine Aufnahme amerikaniſcher Mitglieder in unſeren Aufſichtsrat vermeiden, während ſie andererſeits doch einen ziemlich nahen Anſchluß der Hamburg-Amerika Linie an den Truſt ermöglichen und die Konkurrenz zwiſchen den beiden Parteien aufheben. Die Vorſchläge haben noch einen anderen großen Vorteil für uns, nämlich den, daß ſie uns eine Kapitalerhöhung und damit die Aufnahme neuer Mittel ermöglichen und uns Gelegenheit geben, eine Reihe älterer Dampfer abzuſtoßen."

Der in dieſen Verhandlungen in London beſprochene erſte Vertragsentwurf (er iſt ſpäter ſtark abgeändert worden) ſah eine 10jährige Dauer vor und den Ankauf von einem Viertel des damals 80 Mill. M. betragenden Aktienkapitals der Hamburg-Amerika Linie durch die amerikaniſche Geſellſchaft und eines gleichwertigen Betrages von Aktien der amerikaniſchen Kombination durch die Hamburger Geſellſchaft. Gegenſeitig war auch eine Beteiligung an ſpäter ſtattfindenden Erhöhungen der Kapitalien vorgeſehen. Der Aufkauf weiterer Aktien der Hamburger Linie durch die amerikaniſche Vereinigung war dieſer unterſagt. Das Stimmrecht für die Hamburger Aktien ſollte Ballin, das für die amerikaniſchen Aktien Morgan dauernd übertragen werden. Die Bezahlung der amerikaniſchen Aktien ſollte nach dem Belieben der Hamburger Linie auch in Dampfern erfolgen können. Der Vertrag hebt hervor, daß, während eine möglichſt weitgehende finanzielle Beteiligung erwünſcht erſcheine, Ballin doch glaube, eine über ein Viertel hinausgehende Beteiligung vor der öffentlichen Meinung in Deutſchland und der deutſchen Regierung nicht verantworten

zu können. Ein Gemeinschaftskomitee aus vier Personen sollte die Wahrnehmung der beiderseitigen geschäftlichen Interessen besorgen. Gegen fremde Konkurrenz wurde ein Schutz- und Trutzbündnis geschlossen und bestimmt, daß Abmachungen mit anderen Gesellschaften nur unter beiderseitiger Kenntnis getroffen werden sollten. Bei Vergrößerung der Betriebe und Ausdehnung auf neue Gebiete sollte jeweils dem anderen Teil das Recht der Beteiligung gegeben werden. Der amerikanischen Vereinigung war das Anlaufen deutscher Häfen untersagt, der Hamburger Linie das Anlaufen solcher europäischen Häfen, die die amerikanische Vereinigung als Ausgangspunkt bereits hatte. Für das Kajütsgeschäft war ein Pool vorgesehen, für das Zwischendecks- und Frachtgeschäft die Aufrechterhaltung der bestehenden Vereinigungen und im Fall des Aufhörens dieser eine spezielle Vereinbarung zwischen den beiden Kontrahenten.

In einer Aufsichtsratssitzung unmittelbar nach Rückkehr Ballins von den Londoner Verhandlungen erklärte der Aufsichtsrat sich im Grundsatz einstimmig mit den Abmachungen einverstanden.

„Ich meinerseits erklärte", heißt es dann in den Aufzeichnungen von Ballin, „daß die Sache aber nur für mich durchführbar sei, wenn sie die volle Zustimmung des Kaisers und des Reichskanzlers fände. Am nächsten Abend erhielt ich zu meiner Überraschung eine Depesche des Hofmarschallamts und gleichzeitig eine solche des Kaisers, wodurch ich aufgefordert wurde, am nächsten Tage zum Mittagessen in Hubertusstock zu sein und dort bis zum Nachmittag

des übernächſten Tages zu bleiben. Ich reiſte noch am Abend des 16. Oktober (1901) nach Berlin und ſetzte am nächſten Morgen gemeinſam mit dem Reichskanzler die Reiſe nach Eberswalde fort. In Eberswalde erwartete uns eine Extrapoſt, die uns in etwa zweiſtündiger Fahrt nach Hubertusſtock brachte. Ich durfte hier in der intimſten Umgebung des Kaiſers zwei unvergeßliche Tage verleben. Der Reichskanzler hatte mir ſchon geſagt, daß der Kaiſer gegen das Übereinkommen ſei, da er durch Metternich gehört hatte, daß die Amerikaner das Recht haben ſollten, 20 Millionen von unſeren Aktien zu erwerben. Nach der Mittagstafel ſetzte ich zunächſt auf einem Spaziergange mit dem Kaiſer und dem Reichskanzler, zu welchem auch der Flügeladjutant Kapitän v. Grumme zugezogen war, dem Kaiſer die ganze Lage auseinander. Ich machte ihm klar, daß, während die engliſche nordatlantiſche Schiffahrt in ihren Hauptlinien von dem Truſt einfach abſorbiert würde, die deutſchen Linien auf der Grundlage des vorgeſchlagenen Abkommens ihre volle Selbſtändigkeit bewahren könnten. Das brachte den Kaiſer auf die Frage, wie es mit dem Norddeutſchen Lloyd werden ſolle, und ich mußte mir ſchließlich die Sorge dafür auferlegen laſſen, daß der Norddeutſche Lloyd durch dieſe geplante Übereinkunft nicht direkt in Gefahr gebracht würde, daß ihm vielmehr Gelegenheit gegeben würde, ſich der Übereinkunft anzuſchließen. Der Kaiſer wünſchte das Abkommen, wie es in London entworfen war, perſönlich zu ſehen. Als ich es aus meiner Taſche hervorholte, ging er in das dem Eingang zunächſt gelegene Zimmer, nämlich das kleine Schlafzimmer des Kapitäns v. Grumme, und es wurde hier eine mehrſtündige

Konferenz abgehalten, in welcher der Kaiſer Paragraph für Paragraph des Abkommens vorlas und jeden einzelnen Punkt diskutierte. Der Kaiſer ſaß dabei auf dem Bett des Adjutanten, während der Reichskanzler und ich die beiden einzigen Stühle hatten, und der Kapitän v. Grumme ſich auf einem Tiſch bequem niederließ. Der Schluß der Verhandlungen war, daß der Kaiſer ſich mit dem Plane vollſtändig einverſtanden erklärte, und mir, wie geſagt, die Sorge noch auferlegte für den Norddeutſchen Lloyd.

„Ich reiſte am Nachmittag des nächſten Tages nach dem Mittageſſen mit dem Reichskanzler nach Berlin zurück, und wie mit dem Kaiſer, ſo hatte ich auch mit ihm Gelegenheit, über alle möglichen Fragen von Intereſſe zu ſprechen. Am 18. Oktober kehrte ich nach Hamburg zurück.“

Die Verhandlungen mit dem Norddeutſchen Lloyd, die Ballin auf ſich genommen hatte, boten große Schwierigkeiten, da der Generaldirektor des Lloyd, Dr. Wiegand, die Anſichten Ballins über die amerikaniſche Gefahr und die Bedeutung der amerikaniſchen Kombination nicht teilte. Nach näherer Kenntnisnahme der von Ballin getroffenen Vereinbarungen ſchlug die Stimmung beim Lloyd indeſſen um, und an einer weiteren Londoner Verhandlung im November nahm der Präſident des Lloyd, Plate, teil. Dennoch konnte man ſich in Bremen noch nicht endgültig entſchließen, und zunächſt fand eine neue Beſprechung der beiden Generaldirektoren am 13. November gelegentlich der Kaiſerlichen Abendtafel in Potsdam ſtatt, bei der der Kaiſer zwiſchen den beiden Herren ſaß. Ein Vorſchlag Ballins, gemeinſam mit Dr. Wiegand

nach New York zu reiſen, um feſtzuſtellen, ob eine Kombination zwiſchen der Schiffahrtsvereinigung und den amerikaniſchen Eiſenbahnen tatſächlich beſtände, wurde vom Kaiſer lebhaft befürwortet und von Dr. Wiegand angenommen. Nachdem es Ballin dann noch gelungen war, die beim Lloyd bisher herrſchende Auffaſſung, daß die Selbſtändigkeit der deutſchen Geſellſchaften durch den Vertrag beeinträchtigt würde, durch eine genaue Darlegung der bezüglichen Beſtimmungen zu beſeitigen, erklärte auch der Aufſichtsrat des Lloyd ſich damit einverſtanden unter der Vorausſetzung allerdings, daß die finanzielle Beteiligung an der amerikaniſchen Geſellſchaft fortfiele.

Dieſe Beteiligung iſt denn auch tatſächlich aus dem endgültigen Vertrag fortgelaſſen und durch eine gegenſeitige Dividendenbeteiligung erſetzt worden, wobei die amerikaniſche Vereinigung den deutſchen Linien eine 6%ige Dividende garantierte und nur an einer 6% überſteigenden Dividende beteiligt war. Dieſe Änderung entſprang einem Vorſchlage des Leiters der Disconto-Geſellſchaft, Herrn v. Hanſemann, der der ganzen Sache ebenfalls ein lebhaftes und tätiges Intereſſe gewidmet hatte.

Übrigens wurde vom Lloyd im Laufe der Verhandlungen noch ein anderer Gedanke vorgebracht, und zwar eine Sicherung des deutſchen Einfluſſes bei den beiden deutſchen Geſellſchaften dadurch, daß eine vom Reich unter privater Beteiligung zu gründende Geſellſchaft, ähnlich der preußiſchen Seehandlung, einen ſtarken Betrag von Aktien der beiden Geſellſchaften aufkaufen und

theſaurieren ſolle, um damit ſtets eine zuverläſſige Majorität zu haben. Dieſer Gedanke wurde indes von Ballin, der nichts mehr perhorreſzierte als eine ſtaatliche Beteiligung an der Schiffahrt, abgelehnt.

Nachdem Ballin dem Kaiſer an Bord des Kriegsſchiffes „Kaiſer Wilhelm II“ in Kiel über den Stand der Dinge berichtet hatte, fand Anfang Dezember eine weitere Beſprechung mit dem Lloyd ſtatt, die zur Einigkeit über die den Amerikanern zu machenden Vorſchläge führte, und bald darauf wurde in einer Verhandlung in Köln mit Mr. Pirrie gleichfalls Einigkeit erzielt. Zum Abſchluß wurden alsdann die Vereinbarungen in New York gebracht, wohin ſich vom Lloyd der Präſident Plate und Dr. Wiegand, von der Hamburger Geſellſchaft Ballin und der Vorſitzende des Aufſichtsrats, Tietgens, Anfang Februar begaben. Inzwiſchen waren die Verhandlungen Morgans mit der White Star Line und anderen engliſchen Linien zum erfolgreichen Abſchluß gekommen. Über den New Yorker Aufenthalt heißt es in Ballins Tagebuch wie folgt:

„Am 13. Februar 1902 nachmittags ſtellten ſich zur Konferenz Griscom, Widener, Wilding ſowie zwei Söhne von Griscom und Mr. Battle ein. Griscom erklärte, daß er es Mr. Morgan überlaſſen wolle, uns Details über die Struktur des geplanten Syndikats zu geben, und daß er zunächſt den Wunſch hätte, daß wir das in Köln feſtgeſtellte Abkommen Punkt für Punkt durchgingen und die etwaigen Änderungsvorſchläge diskutierten. Es wurden im Verlaufe der Konferenz verſchiedene Vorſchläge gemacht, welche eine weitere Überlegung zwiſchen uns und den Bremer Herren erforderlich machten, und es wurde vereinbart, die zweite Sitzung im Privatbureau Griscoms in

der 15. Etage des Empire Building abzuhalten. Dort traten wir am nächsten Vormittag wieder zusammen und erzielten dort Einverständnis über die wichtigsten noch offenen Fragen. Ganz besonders wichtig für uns war, daß es uns gelang, von den Amerikanern das Zugeständnis einer 6%igen Zinsgarantie anstatt der uns von ihnen zu zahlenden Dividende zu erreichen. In diesen und den folgenden Konferenzen und auch besonders in der Besprechung, welche wir an dem darauffolgenden Tage im Hause von Mr. Morgan mit dem letzteren persönlich hatten, vertrat ich den Standpunkt, daß die Kombination erst dann zur vollen Ausnutzung ihrer Erwerbskraft kommen könnte, wenn es uns gelänge, die Kontrolle über die Cunard- und die Holland-Amerika Linie zu gewinnen. Zu meiner Freude stimmte Mr. Morgan mir bei und ermächtigte mich, mit dem Vertreter der Holland-Amerika Linie, dem Direktor van den Toorn, in seinem Auftrage zu verhandeln. Van den Toorn hatte sich gemeinsam mit uns nach New York begeben und wohnte gleichfalls im Holland House. Ich kam noch am selben Abend mit ihm zu einer Konferenz zusammen, und in einer Reihe von Besprechungen, an welchen schließlich auch Wilding teilnahm, wurde ein vorläufiges Abkommen abgeschlossen, welches Morgan die Option auf 51% der Aktien der Holland-Amerika Linie einräumte. Mit der Cunard-Linie zu verhandeln, übernahm Morgan durch Vermittlung englischer Freunde. Abgemacht ist, daß im Falle des Erwerbs der Kontrolle über diese beiden Gesellschaften die eine Hälfte an die Kombination gehen sollte, während die andere Hälfte der Aktien geteilt werden soll zwischen uns und dem Lloyd. Dadurch erzielen die deutschen Linien einen weitgehenden Einfluß auf die zukünftige Gestaltung der Dinge."

„An dem darauffolgenden Donnerstag wurden die inzwischen gedruckten Verträge gezeichnet. Der Kaiser, welchem wir in einem gemeinsamen Telegramm Kenntnis gaben von dem Abschluß der Verträge, antwortete in einem überaus freundlichen Telegramm an mich.

(Das Telegramm kam aus Hubertusſtock und lautete: „Generaldirektor der Hamburg-Amerika Linie Ballin, New York. Mit aufrichtiger Genugtuung habe ich Ihre vereinigte Meldung erhalten. Es bewegt dies mich um ſo mehr, als ſie mich in den Räumen trifft, in welchen im vorigen Oktober die Grundlagen Form und Farbe gewannen. Sie müſſen St. Hubertus recht dankbar ſein, er ſcheint auch etwas von Seefahrt zu verſtehen. Zu dem Erfolge Ihres raſtloſen Arbeitens Ihnen Glück wünſchend verleihe ich Ihnen den Roten Adler-Orden 2. Klaſſe mit der Krone. Grüßen Sie Heinrich beſtens. Wilhelm I. R.“) Morgan veranſtaltete uns zu Ehren in ſeinem mit Kunſtſchätzen aller Art angefüllten Hauſe ein Diner, und auch von allen anderen Herren wurden wir mit der größten Gaſtfreundlichkeit aufgenommen. Tietgens und ich revanchierten uns durch ein Diner im Holland-Houſe, welches inſofern beſonders intereſſant war, als nicht nur die Partner von Morgan, ſondern auch Herr Jacob Schiff von der Firma Kuhn, Loeb & Co., welche die Gegner Morgans in dem Streit über die Northern-Pacific-Bahn waren, an dieſem Diner teilnahmen. Der Lloyd gab in der darauffolgenden Woche ein großes Feſteſſen für etwa 200 Herren an Bord des „Kronprinz Wilhelm“.

„Das letztere Schiff hatte den Prinzen Heinrich an Bord und traf infolge des außerordentlich ſchlechten Wetters einen Tag ſpäter als erwartet in New York ein. Am Abend des Eintreffens, Sonntag, den 23. Februar, war ich an Bord der „Hohenzollern“ zum Diner. Wir machten auch eine Reihe von anderen zu Ehren des Prinzen gegebenen Feſtlichkeiten mit, von welchem das unter dem Vorſitz von Mr. Morgan ſtattfindende Frühſtück, welches die ſogenannten „Captains of Industry“ um den Prinzen vereinigte, durch ſeine großartigen Arrangements und durch dieſe denkwürdige Vereinigung der hundert erſten Leute, welche aus allen Teilen der Vereinigten Staaten zu dieſem Zweck zuſammengekommen waren, unvergeßlich war. An demſelben Abend fand noch das von 1200 Journaliſten veranſtaltete Diner der Preſſe zu Ehren des Prinzen ſtatt. Durch Vermittlung von Herrn Schiff machte ich die

Bekanntſchaft von Mr. Harriman, dem Präſidenten der Union Paciſic, und konnte mit demſelben Verhandlungen einleiten über unſere Beteiligung an der Schiffahrt San Francisco-Oſtaſien."

Die öffentliche Bekanntgabe der Abmachungen wurde von amerikaniſcher Seite hinausgezögert, weil man auf den endgültigen Ausgang der Verhandlungen im Kongreß über das Subventionsgeſetz warten wollte. Über die Lage, wie ſie ſich alsdann im April 1902 darſtellte, orientiert ein Bericht, den Ballin nach weiteren Beſprechungen mit Morgan und ſeinen Freunden in London an die deutſche Botſchaft dort erſtattete:

„1. Erwerb der Kontrolle über die Cunard-Linie für gemeinſame Rechnung der beiden Geſellſchaften und des amerikaniſchen Syndikats. Es haben Verhandlungen mit Lord Inverclyde, dem Chairman der Cunard-Linie, ſtattgefunden. Ebenſowenig wie die übrigen Vertreter der engliſchen Schiffahrtsintereſſen hat Lord Inverclyde irgendwelche nationalen Bedenken gegen die beabſichtigte Transaktion zur Geltung gebracht. Im Gegenteil, er hat den Wunſch ausgedrückt, daß ſich das Syndikat nicht damit begnügen möchte, 51% der Aktien zu kaufen, ſondern lieber gleich die ganze Compagnie erwerben ſollte. Der Preis, den er fordert, iſt ziemlich hoch gegriffen. Er hat aber bereits durchblicken laſſen, daß er eine geringere Offerte befürworten wolle, und es beſteht kaum ein Zweifel, daß die Verhandlungen zu einem günſtigen Abſchluß führen werden, wenn nicht etwa die engliſche Regierung noch in zwölfter Stunde zu einem außerordentlichen Entſchluſſe ſich aufrafft.

„2. Veröffentlichung der Kombination. Während die amerikaniſchen Herren bisher auf dem Standpunkt beharrten, daß es erwünſcht ſei, den Ausgang der Verhandlungen abzuwarten, welche mit Bezug auf die beabſichtigte amerikaniſche Subſidien-Geſetzgebung in Waſhington ſchweben, teilt Mr. Morgan jetzt meine Anſicht, daß

es richtiger ist, sich um diese in Aussicht genommene Subvention nicht weiter zu bewerben, sondern ohne Rücksicht auf die in Washington bestehenden Absichten voranzugehen. Wenn nicht unerwartete Hindernisse noch eintreten, wird deshalb die Kombination in wenigen Wochen an die Öffentlichkeit treten.

„3. Die englische Admiralität. Zwischen der englischen Admiralität und der White Star Line besteht ein Vertrag, nach welchem der Admiralität ein Vorkaufsrecht für die drei Schnelldampfer „Oceanic", „Teutonic" und „Majestic" eingeräumt ist und nach welchem gegen eine jährliche Subsidie die White Star Line sich verpflichtet, die Schiffe jederzeit für Kriegszwecke der Admiralität zur Verfügung zu stellen. Der erste Lord der Admiralität hat nunmehr Mr. Ismay die Frage vorgelegt, ob es wahr sei, daß er die White Star Line zu verkaufen beabsichtige, und hat, da ihm die Richtigkeit dieser Nachricht nicht bestritten werden konnte, erklärt, daß er in dem Fall gezwungen sein würde, von seinem Vorkaufsrecht für die drei Schnelldampfer Gebrauch zu machen.

„Da es für die Kombination sehr unangenehm wäre, diese drei Schnelldampfer der Admiralität zu überlassen, um so mehr als es nicht ausgeschlossen schien, daß man die Schiffe als Konkurrenz gegen die Kombination verwenden würde, ist ein Kompromiß herbeigeführt worden, nach welchem Mr. Morgan den noch etwa drei Jahre laufenden Vertrag für die Kombination übernimmt, und sich also verpflichtet, während dieser Zeit die drei Schiffe unter britischer Flagge zu belassen und eventuell der Regierung für Kriegszwecke zur Verfügung zu stellen. Die Admiralität wollte den Vertrag noch für weitere drei Jahre schließen, hat sich aber, nachdem das abgelehnt, veranlaßt gesehen, diese Anerbietung zu akzeptieren. Für die übrigen Schiffe der White Star Line, die die größten Transportdampfer unter englischer Flagge sind, bestand kein Vertrag, und man ist infolgedessen auch mit Bezug auf dieselben keinerlei Verpflichtungen eingegangen.

„4. Form der Veröffentlichung. Man ist mit der Ausarbeitung eines Memorandums beschäftigt, welches die Form festlegt,

in welcher die Kombination vor die Öffentlichkeit gebracht werden soll. Infolge von Einflüssen, welche von hoher englischer Seite zur Geltung gebracht sind, wird man bemüht sein, die Sache als eine starke anglo-amerikanische Interessengemeinschaft darzustellen und versuchen, die Tatsache möglichst abzuschwächen, daß die Amerikaner sich die Kontrolle über die nordatlantische Schiffahrt angeeignet haben."

Am 19. April 1902 brachten englische Blätter die ersten inspirierten Mitteilungen über die Kombination, und am 28. Mai wurden in einer außerordentlichen Generalversammlung der Hamburg-Amerika Linie die für die Öffentlichkeit sorgsam vorbereiteten Mitteilungen über den deutsch-amerikanischen Vertrag gemacht. In der Generalversammlung erschien zur großen Überraschung aller Dr. Diederich Hahn, der bekannte Direktor des Bundes der Landwirte, um durch Anfrage festzustellen, ob den deutschen Interessen von diesen Abmachungen keine Gefahr drohe und insbesondere nicht den agrarischen Interessen. Die Debatte zeigte Ballin auf der Höhe der Situation. Gegenüber den Befürchtungen Dr. Hahns, daß der amerikanische Einfluß in der Vereinigung den deutschen an die Wand drücken könne, antwortete Ballin mit der Feststellung, daß eine Parität hergestellt sei, und mit dem hübschen Wort: „Unterkriegen lassen wir uns nicht", und gegenüber der Befürchtung, daß eine Überschwemmung Deutschlands mit amerikanischen Agrarprodukten einsetzen könne infolge der Verbindung des Trusts mit den amerikanischen Eisenbahnen, wies Ballin darauf hin, daß das Interesse der amerikanischen Bahnen keineswegs auf eine Hebung des Exportverkehrs vielmehr auf eine Hebung des Importverkehrs gerichtet sei, da in ihrem

Verkehr ein ſtarkes Mißverhältnis zwiſchen dieſen beiden Verkehrsrichtungen beſtehe, weil der weſtwärts gehende Verkehr an Umfang weit hinter dem oſtwärts gehenden Verkehr zurückbleibe.

Die bald darauf ſtattfindende Probefahrt des D. „Blücher“ gab Ballin dann noch Gelegenheit, ſein Verhältnis zur Staatsunterſtützung der Schiffahrt in die Worte zu kleiden: „Wenn mir heute gemeldet würde, daß über Nacht die Schiffahrtsſubſidien geraubt ſeien, ich würde aufatmend ſagen: Die hätten mir ſchon längſt geſtohlen werden können“.

In England ſchlug inzwiſchen die Aufregung über den Ankauf der engliſchen Reedereien durch die Amerikaner hohe Wellen. In Ballins Aufzeichnungen heißt es unterm 5. Juni:

„In England hat ſich eine ſehr fatale Konſtellation ergeben, welche ſich auf die nationale Erregung aufbaut. Sir Alfred Jones und Sir Chriſtopher Furneß verſtehen dieſe Erregung zu benutzen, um die Laſten, welche ſie mit ihrem großen Schiffsmaterial in dieſen ſchlechten Zeiten haben, auf die Schultern der engliſchen Nation abzuwälzen. Auch hat der König von England eine ungewöhnlich energiſche Anteilnahme in letzter Zeit bekundet, welche erkennen läßt, daß den Herren in England viel unangenehmer als der Übergang der verſchiedenen Reedereien in amerikaniſchen Beſitz noch der Umſtand iſt, daß die deutſchen Linien ſo gut abgeſchnitten haben. Mr. Morgan hat eine Unterredung mit den engliſchen Miniſtern gehabt und ſich bereit erklärt, ihnen in der Frage der Belaſſung der Hilfskreuzer noch weiter entgegenzukommen. Wir hoffen, daß damit der Tendenz vorgebeugt wird, durch Gewährung von Subſidien eine Gegenkombination zu ſchaffen.“

Eine Folge der deutſch-amerikaniſchen Vereinbarungen war, daß zur Kieler Woche dieſes Jahres Morgan und ſeine Freunde zum Beſuch erſchienen, ein Beſuch, der auch nach Hamburg und Berlin ausgedehnt wurde, wobei die amerikaniſchen Herren große Aufmerkſamkeiten auch vom Kaiſer genoſſen.

Auf einer Konferenz der transatlantiſchen Linien in Köln im Dezember des Jahres machte Ballin abermals den Vorſchlag der Bildung eines Kajütspools. Aus einer dabei vorzunehmenden Preiserhöhung ſollte ein Betrag von etwa 1—2 Pfund Sterling pro Paſſagier ausgeſondert und an eine gemeinſame Kaſſe abgeführt werden. Der ſo geſchaffene Fonds ſollte den Zweck haben, die alten Schnelldampfer aufzukaufen und zum Abbruch zu verkaufen, damit nach und nach die unwirtſchaftlich gewordenen Dampfer vom Ozean verſchwänden. Die Bildung dieſes Kajütspools ſcheiterte aber an dem Fernbleiben der Cunard-Linie, der man ſogar die Anerbietung gemacht hatte, daß man ihr ihren Kajütsverkehr und einen Mehrgewinn von 10% daraus garantieren wolle.

Die ſeit 1901 eingetretene, immer noch anhaltende Depreſſion im Frachtenmarkt wirkte auf das Geſchäft der transatlantiſchen Linien ſehr ſchlecht, insbeſondere auch auf das der im Morgan-Truſt vereinigten Reedereien, die über einen gewaltigen Schiffsraum an Frachtdampfern verfügten, mit dem ſie auf das nordatlantiſche Geſchäft angewieſen waren. „Es zeigt ſich, wie richtig der Vertrag war“, ſchrieb Ballin in ſeinen Aufzeichnungen, „den wir mit dem Truſt gemacht haben, da er ſonſt zweifellos verſuchen würde, um ſeine vielen beſchäftigungsloſen Schiffe in Tätigkeit zu erhalten, auf den deutſchen Markt überzugreifen.“

Die Cunard-Linie hatte inzwiſchen mit der engliſchen Regierung einen Vertrag geſchloſſen, durch welchen die Regierung ihr die Mittel zur Verfügung ſtellte für den Bau der beiden großen Schnelldampfer „Mauretania“ und „Luſitania“ und gleichzeitig eine Subvention, die ausreichte, die von der Regierung gewährte Anleihe für den Bau der Schiffe zu verzinſen und zu amortiſieren. Der Cunard-Linie war dadurch derart der Rücken geſtärkt worden, daß ſie gegenüber den übrigen Linien eine aggreſſive Haltung einnahm und eine Vergrößerung ihres Geſchäftsanteils anſtrebte.

Weitere Schwierigkeiten drohten aus aggreſſiven Maßnahmen der Canadian Pacific Eiſenbahn, die bereits eine Dampferlinie von Antwerpen nach Kanada ankündigte. Um dieſe Gefahr zu beſchwören, reiſte Ballin nach New York und verhandelte im Auftrage der ſämtlichen kontinentalen Schiffahrtsgeſellſchaften mit dem Präſidenten der Canadian Pacific, und zwar erfolgreich und zugleich auch derart zur Zufriedenheit der Gegenpartei, daß ihn ſeitdem dauernd freundſchaftliche Beziehungen mit dem Präſidenten der kanadiſchen Eiſenbahn, Sir Thomas Shaughneſſy, einem der bedeutendſten Eiſenbahnfachleute der Welt, verbanden, die Ballin bei ſpäteren ſchwierigen Verhandlungen mit anderen Vertretern des großen kanadiſchen Unternehmens ſehr zuſtatten kamen und ſie ſtets befriedigend auslaufen ließen.

Sehr intereſſante, „um nicht zu ſagen aufregende“ Verhandlungen, wie er ſelber bemerkte, hatte Ballin bei Gelegenheit dieſer Reiſe mit Morgan und ſeinen Freunden, wobei er die bisherige Geſchäftsleitung des Truſts auf das ſchärfſte kriti-

ſierte und Morgan klarzumachen ſuchte, daß nur eine völlige Remedur, d. h. eine Beſeitigung der leitenden Perſönlichkeiten, eine Abhilfe herbeiführen könne. „Morgan weiß nur die Perſonenfrage nicht zu löſen und machte mir die verlockendſten Anerbieten, falls ich ſelbſt geneigt ſein ſollte, als Präſident des Truſts, wenn auch nur für ein oder zwei Jahre, nach New York zu gehen. Ich lehnte das ſchon im Hinblick auf meine Stellung zum Kaiſer ab.“

Weitere Beſprechungen führten alsdann zu einer Änderung in der Leitung des Truſts nach Ballins Vorſchlägen, denen ſich bei Verhandlungen, die auf der Rückreiſe in London geführt wurden, auch Mr. Pirrie anſchloß.

Das Verhältnis zwiſchen der Cunard-Linie und den übrigen transatlantiſchen Reedereien hatte ſich inzwiſchen gänzlich kritiſch geſtaltet. Die ungariſche Regierung hatte ſeit längerer Zeit den Wunſch, aus dem bedeutenden Auswandererverkehr des Landes einen größeren direkten Nutzen zu ziehen und wurde in dieſem Wunſch durch private Kreiſe beſtärkt. Dieſer Wunſch ging dahin, den Auswandererſtrom, ſtatt ihn unkontrolliert über die Landesgrenze gehen zu laſſen, nach Fiume zu lenken und von dort direkt nach den Vereinigten Staaten zu befördern. Ballin hatte bei den Pool-Linien ſeit längerem bereits ein Entgegenkommen gegenüber der ungariſchen Regierung befürwortet, damit aber kein Gehör gefunden, insbeſondere nicht bei dem Norddeutſchen Lloyd, der der Hauptintereſſent an der ungariſchen Auswanderung war.

Nunmehr ſtellte ſich im Frühjahr 1904 zur Überraſchung der Pool-Linien heraus, daß die ungariſche Regierung mit der

Cunard-Linie, der einzigen bedeutenden transatlantiſchen Reederei, die ſeit Bildung des Morgan-Truſts „Outſider“ war, einen Vertrag zu ſchließen im Begriff war, nach dem die Reederei einen vierzehntägigen Dienſt von Fiume einrichten ſollte, während die ungariſche Regierung ſich verpflichtete, durch Grenzſperren und alle ihr ſonſt zur Verfügung ſtehenden Mittel die ungariſchen Auswanderer von der Benutzung anderer Wege abzuhalten. Das bedrohte alſo die Pool-Linien mit dem Verluſt ihres ganzen ungariſchen Geſchäfts. Eine Beſprechung, die Ballin mit der Cunard-Linie hatte, ergab nur die Erklärung von ſeiten dieſer, daß ſie von dem Vertrage nicht mehr zurücktönne. Wochenlange Verhandlungen, die der Lloyd in Ungarn führte und führen ließ, hatten kein Ergebnis. Eine nochmalige Verhandlung, die Ballin mit dem Vorſitzenden des Aufſichtsrats der Cunard-Linie, Lord Inverclyde, hatte, verlief ebenfalls unbefriedigend, da die Cunard-Linie freie Hand in Ungarn behalten, die Pool-Linien aber auf die Einbeziehung des ungariſchen Verkehrs in den Pool nicht verzichten wollten. Intereſſant iſt ein Intermezzo aus dieſer Verhandlung, weil es nachträglich erkennen ließ, woran die Einbeziehung der Cunard-Linie in den Morgan-Truſt geſcheitert war.

Auf die Frage Ballins nach den Urſachen der aggreſſiven Haltung der Cunard-Linie erwiderte Lord Inverclyde, daß nicht dieſe, ſondern der Morgan-Truſt der aggreſſive Teil ſei, da er die Abſicht habe, die Cunard-Linie an die Wand zu drücken. Auf den Einwurf Ballins, daß das niemals die Abſicht des Truſts geweſen ſei, dieſer im Gegenteil doch eine

Einbeziehung der Cunard-Linie verſucht, auch einen Vorſchlag dafür von Lord Inverclyde gehabt habe, und daß nur durch den Sturm in der öffentlichen Meinung Englands die Sache geſcheitert ſei, erwiderte Lord Inverclyde, das ſei nicht der Fall, ſondern der Truſt habe niemals auf ſeinen Vorſchlag eine Antwort gegeben, er ſelber habe nicht einmal auf ſeinen letzten Brief eine Erwiderung erhalten.

In einem Brief, mit dem Ballin den Generalvertreter in New York, Boas, über den Stand der Dinge informierte, bemerkte er hierzu, daß die Angabe des Lord Inverclyde in der Tat richtig und die Nichtbeantwortung ſeines Vorſchlages dadurch herbeigeführt worden ſei, daß der Aufſichtsrat der Packetfahrt ſich nicht entſchließen konnte, einem Erwerb von Aktien der Cunard-Linie, gemeinſam mit dem Morgan-Truſt, zuzuſtimmen. Erſt nach ſechs Wochen und nach Einreichung ſeiner Demiſſion ſei er in der Lage geweſen, die Verhandlungen wieder aufzunehmen, habe dann aber in London infolge der Erregung der öffentlichen Meinung eine Lage vorgefunden, bei der er es nicht mehr für richtig halten konnte, die Verhandlungen wieder zu beginnen, weil er fürchten mußte, damit der Agitation gegen die ausländiſchen Reedereien nur Material in die Hände zu ſpielen.

Die ungariſche Frage wurde noch dadurch kompliziert, daß nach Informationen, die Ballin aus Wien zugingen, auch die öſterreichiſche Regierung im Begriff war, für ihren Hafen Trieſt das gleiche zu tun wie die ungariſche Regierung für Fiume. In mühſamen perſönlichen Verhandlungen in Wien gelang es Ballin dann, für die Packetfahrt und

den Lloyd eine Beteiligung an der in Bildung begriffenen Reederei „Auſtro Americana“ und eine entſprechende Vertretung im Aufſichtsrat, ſo daß die Kontrolle über die Geſellſchaft geſichert war, zu erlangen, ſowie eine Zuſage der Regierung, daß ſie der Cunard-Linie die Konzeſſion für die Auswandererbeförderung in Öſterreich ſolange nicht erteilen werde, als der Kampf mit der Cunard-Linie andauere.

Alsdann wurde von den Pool-Linien, den kontinentalen ſowohl wie den engliſchen, der Kampf gegen die Cunard-Linie mit allen Mitteln aufgenommen, und zwar ſowohl im engliſchen wie im ſkandinaviſchen und auch im Fiume-Verkehr, mit dem Ergebnis, daß ſich allmählich Ausgleichsverhandlungen anbahnten. Der Präſident des Board of Trade, Mr. Balfour, ergriff dazu die Initiative, aber eine zweimalige Verhandlung im Juli in London unter ſeiner Teilnahme blieb noch ohne Erfolg. Erſt in einer weiteren Verhandlung in Frankfurt im Auguſt 1904 fand ſich eine Vergleichsbaſis, und Ende 1904 kam ein endgültiges Abkommen zuſtande, womit dieſes Nachſpiel der Gründung des Morgan-Truſts ſein Ende fand.

Im Lichte ſeiner geſchäftlichen Erfolge betrachtet, war der Morgan-Truſt oder, wie ſeine eigentliche Firma iſt, die „International Mercantile Marine Co.“ oder die „Immco Lines“, wie ſie in der Poolſprache genannt wurden, zweifellos ein Fehlſchlag. Erſt der große Krieg mit ſeinen unerhörten Gewinnen für die Reederei der neutralen und der alliierten Länder hat eine finanzielle Geſundung dieſes Unternehmens herbeigeführt, von der man heute noch nicht ſagen kann, ob ſie ſich als dauernd erweiſen wird. Die Gründe für

den Mißerfolg des Truſts bis zum Kriege liegen einmal darin, daß das Programm der Truſtbildung unvollſtändig ausgeführt wurde, da es nicht gelang, die Cunard-Linie zum Anſchluß zu bringen, namentlich auch, wie die Ballin'ſchen Aufzeichnungen ſagen, infolge nicht rechtzeitigen Zugreifens der Hamburger Geſellſchaft. Hinzukam, daß die Kapitaliſierung des Truſts eine viel zu hohe war, ſo daß eine Verzinſung dieſes Rieſenkapitals nur möglich ſein konnte, wenn es gelang, die Rentabilität der vereinigten Linien auf eine viel höhere Stufe zu bringen. Das ſollte eben durch die aus der Vereinigung ſich ergebende erhöhte Wirtſchaftlichkeit des Betriebes herbeigeführt werden. Dieſe erhöhte Wirtſchaftlichkeit aber konnte nicht herbeigeführt werden, ſolange ein ſo wichtiger Faktor wie die engliſche Cunard-Linie außerhalb der Vereinigung blieb, ja, mit ihr ſogar in einen lebhaften Wettbewerb geriet. Der Vertrag, den die deutſchen Linien nach den geſchilderten ſchwierigen Verhandlungen mit dem Truſt ſchloſſen, ſicherte ſie vor der gefürchteten „amerikaniſchen Gefahr“ und hatte ja darin allein ſchon ſeine Berechtigung. Dieſe Gefahr wurde alsbald nach der Begründung des Truſts dadurch verringert, daß die amerikaniſche Geſetzgebung gegen die Truſt-Bildungen vorging, und namentlich einen Zuſammenſchluß der Eiſenbahnen und deren Zuſammenwirken mit den Schiffahrtslinien unmöglich machte. Die Fernhaltung der amerikaniſchen Gefahr, die freundſchaftliche Verbindung, die Ballin und ſeine Geſellſchaft mit der amerikaniſchen Vereinigung angeknüpft hatten, und die Hebung ihres Anſehens in den Vereinigten Staaten war mit den Zahlungen, die die Packetfahrt infolge ihrer beſſeren

Rentabilität unter dem Dividendenbeteiligungs-Abkommen in den folgenden Jahren an die Vereinigung zu machen hatte, wohl nicht zu teuer bezahlt. Bei dieſer Dividendenbeteiligung ſchnitt der Norddeutſche Lloyd infolge ſeiner geſchäftlich weniger günſtigen Ergebniſſe beſſer ab. Übrigens wurde dieſes Dividendenabkommen ſpäter außer Kraft geſetzt.

Zweifellos hätte ein Anſchluß der Cunard-Linie an den Morgan-Truſt und damit ein Zuſammenſchluß aller maßgebenden transatlantiſchen Linien eine Fortgeſtaltung des Poolgedankens herbeigeführt zu dem, was der Amerikaner „community of interest“ nennt, nämlich einer viel weiter gehenden Vereinigung der finanziellen Intereſſen der einzelnen Parteien, als ſie in einem Pool möglich iſt. Die gegenſeitige Beteiligung am Reingewinn und damit die denkbar weiteſtgehende Ausſchaltung jedes Konkurrenzmotivs war das, was Ballin auf Grund ſeiner jahrzehntelangen Erfahrungen als Ideal vorſchwebte. Das konnte unter dem Poolabkommen nicht erreicht werden, und nebenbei hatte dieſes eine andere, von ſeinen Vätern zweifellos nicht beabſichtigte Folge, nämlich die Aufziehung einer ganzen Reihe lebensfähiger neuer Gebilde. In all den Ländern, aus denen die Quellen des Zwiſchendecksverkehrs floſſen, traten im Laufe der Zeit Konkurrenzbeſtrebungen hervor, meiſtens unter dem Deckmantel nationaler Intereſſen, die in Wahrheit lediglich ſehr egoiſtiſche Konkurrenzmaßnahmen gegen die am Pool beteiligten Reedereien waren. Um das Mittelmeergeſchäft konkurrierten im Laufe der Zeit mit den Italienern und den deutſchen Linien die Franzoſen, Öſterreicher, Ungarn, Spanier und Griechen. Alle fanden nach und

nach im Pool ihr Unterkommen. In Nordeuropa kamen neben den engliſchen, deutſchen, holländiſchen, belgiſchen und franzöſiſchen Linien in den ſkandinaviſchen Ländern neue Unternehmungen auf, ebenſo in Rußland, und auch dieſe alle fanden im Pool ihr Unterkommen mit oder ohne Konkurrenzkampf. Immer wiederholte ſich die Erfahrung, daß die Pool-Linien eine gütliche Einigung und die Abtretung eines mehr oder minder beſcheidenen Anteils einem länger dauernden Konkurrenzzuſtand vorzogen. Manchmal wirkten auch höhere, auch politiſche Motive auf eine Einigung hin. Die Zahl der Teilnehmer an der Tafel wurde aber ſchließlich ſo groß, daß Ballin ironiſch ſagte: „Wir werden uns aus dem Geſchäft noch gänzlich hinauspoolen“, und der Gedanke einer Erſetzung des Pools durch enge, einheitlich geleitete und darum auch kampffähige Intereſſengemeinſchaften hat ihn deshalb auch niemals verlaſſen. Auf anderem Gebiete, in den Verträgen mit hamburgiſchen Geſellſchaften, auch in einem Vertrag mit der nach Nordbraſilien fahrenden engliſchen Booth Line iſt ihm eine Ausgeſtaltung zur Intereſſengemeinſchaft geglückt, und dieſe Verträge haben wohl zur Befriedigung aller Vertragsparteien gearbeitet. Auch den Verhandlungen, die vor Kriegsausbruch mit dem Norddeutſchen Lloyd geführt wurden, lag der gleiche Gedanke zugrunde.

In all dem Auf und Ab und Hin und Her des Pools iſt der Morgan-Truſt zweifellos die intereſſanteſte und dramatiſchſte Epiſode. Auch unter anderen Geſichtspunkten. Heute erſcheint die Stellung, die damals die deutſche Reederei einnahm, noch imponierender, als ſie im Auge der Zeitgenoſſen war. Die

Tatsache, daß nacheinander große englische Reedereien erst den deutschen, dann den amerikanischen zum Kauf angeboten wurden, erscheint heute kaum glaublich. Sie erklärt sich dadurch, daß die Unternehmungslust in England sich ganz überwiegend auf das Gebiet der sogenannten Trampreederei, d. h. der Schiffahrt in wilder Fahrt, geworfen und die von den Deutschen besonders gepflegte Linienfahrt stark vernachlässigt hatte, so daß in dieser Linienfahrt auch ein ausgesprochener Mangel an führenden Persönlichkeiten vorhanden war; eben derart, daß das Übergewicht im transatlantischen Verkehr gänzlich an eine amerikanisch-deutsche Vereinigung überzugehen drohte. Ob es tatsächlich bei einem rascheren Zugriff möglich gewesen wäre, dem Trust das fehlende englische Glied einzufügen, ist heute natürlich nicht mehr festzustellen. Die Gefahr aber, die damals der englischen Schiffahrt drohte, und der große deutsche Erfolg hat nicht nur die öffentliche Meinung in England, sondern auch die Schiffahrtskreise selbst gewaltig aufgerüttelt. Es folgte eine Periode des Aufschwungs der englischen Linienschiffahrt, die zu einer derartigen Ausbildung führte, daß diese die Trampschiffahrt weit in den Hintergrund drängte und gleichzeitig eine Konzentration in wenigen großen Gebilden herbeiführte, die heute die englische Schiffahrt zu einem großen Teil beherrschen. Von den großen deutschen Gesellschaften unterschieden sich diese Gebilde dadurch, daß sie nicht allmählich aufgebaut, und Hand in Hand mit einer Zunahme des Seeverkehrs organisch gewachsen waren, sondern daß sie finanzielle Zusammenschlüsse darstellten. Die englische Schiffahrt wurde, wie Ballin es einmal ausdrückte, „parzelliert“.

VI.

Der Ausbau der Hamburg-Amerika Linie.

Die ersten Jahre der Tätigkeit des neuen Direktors der Packetfahrt waren namentlich durch die Arbeiten ausgefüllt, die mit der Einstellung der Schnelldampfer und der dadurch herbeigeführten wesentlichen Ausdehnung des Passagegeschäfts zusammenhingen. Die ersten beiden Schnelldampfer traten 1889 in Dienst; in den beiden folgenden Jahren zwei weitere. Ihre Indienststellung bedingte eine Ausgestaltung der Passageorganisation, ein Gebiet, auf dem die Konkurrenz der Packetfahrt weit voraus war. Auf das im Jahre 1887 bereits eingerichtete Passagebureau in Wien folgten im Jahre 1890 eigene Bureaus in Berlin, Dresden und Frankfurt, und, um der Organisation eine breitere Basis zu geben, wurde gleichzeitig auch die Vertretung im Passagegeschäft für die Hamburg-Südamerikanische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, für die Deutsche Ost-Afrika-Linie und für die nach Kanada fahrende Hansa-Linie übernommen. Dem Zwischendecksgeschäft wurde gleichfalls besondere Aufmerksamkeit gewidmet, die Schaffung von Kammern für die Zwischendeckspassagiere ausgedehnt, größere, nur für die Beförderung von Fracht- und Zwischendeckern bestimmte Dampfer beschafft, und für die Unterbringung der Auswanderer in Hamburg in besonderen Baracken gesorgt. Vor allem wurde die Agenten-

Organisation für das Zwischendecksgeschäft im In- und Auslande ausgestaltet, um die Gesellschaft auch in dieser Hinsicht ganz auf eigene Füße zu stellen und von Hamburger Agenten unabhängig zu machen. So entstand die zu immer größerer Bedeutung heranwachsende „Abteilung Personenverkehr".

Die Zunahme des Geschäfts bedingte auch eine Vergrößerung der Abfertigungsmöglichkeit für die Dampfer. Im Jahre 1888 siedelte die Packetfahrt mit ihrem Dampferbetriebe, der sich bisher am Nordufer der Elbe abgewickelt hatte, nach dem am Südufer neu erbauten Amerika-Kai über, und da die Fahrwassertiefe der Elbe den tiefgehenden Schnelldampfern nicht immer gestattete, nach der Stadt heraufzukommen, wurde für ihre Abfertigung auf der Unterelbe bei Brunshausen Sorge getragen. Das bedingte auch eine Verlegung der Passagierabfertigung nach der Unterelbe. Da sich diese auf die Dauer doch als zu umständlich erwies, wurde der Bau von Hafenanlagen an der Elbmündung in Cuxhaven beschlossen. Auch die Anlagen am Amerika-Kai, trotzdem sie schon 1889 vergrößert wurden, erwiesen sich als zu klein, und einige Jahre später wurde abermals eine Übersiedlung nach einem anderen Kai, dem am Nordufer gelegenen Petersen-Kai, beschlossen, und 1893 ausgeführt.

Das Liniennetz erweiterte sich in diesen ersten Jahren um eine Linie nach Baltimore und eine andere nach Philadelphia. Auch der New Yorker Betrieb erweiterte sich, und zwar durch Errichtung einer Linie von New York nach Venezuela und Columbien im Jahre 1889. 1892 erfuhr der Nordamerika-Dienst eine wesentliche Vergrößerung durch die Übernahme

der bis dahin von der Firma J. Laeisz betriebenen, nach Kanada fahrenden Hansa-Linie.

Dem Bestreben, für die Schnelldampfer in der toten Saison im nordeuropäischen Verkehr anderweitige Beschäftigung zu suchen, entsprang der Gedanke, diese Schiffe im Winter von New York nach dem Mittelmeer laufen zu lassen, vor allem aber trug diesem Bestreben die ureigenste Schöpfung Ballins Rechnung, die Schaffung der Exkursionsreisen. Interessant ist übrigens, daß bereits 50 Jahre früher ein Hamburger Reeder versucht hatte, den Gedanken einer langen Exkursionsreise mit einem Spezialschiff zur Durchführung zu bringen. Ob dieser alte Gedanke Ballin eine Anregung zu seinen Plänen gegeben hat, mag dahingestellt sein. Unter seinen Papieren fand sich aber die nachstehende, in der „Leipziger Illustrierten Zeitung“ erschienene Anzeige, die ich der Merkwürdigkeit halber hier einfüge. Der Plan scheint nicht zur Ausführung gekommen zu sein, es ist jedenfalls mir nichts darüber bekannt. Die Anzeige lautet:

„Gelegenheit zur Teilnahme an einer Reise um die Welt.

Der unterzeichnete Schiffseigentümer in Hamburg beabsichtigt in diesem Sommer eines seiner großen Fregatt-Schiffe mit einer Anzahl Passagieren auf eine Expedition um die Welt auszusenden, um folgende Städte und Länder zu besuchen, als: Lissabon, Madeira, Teneriffa, Cap Verdische Inseln, Rio de Janeiro, Rio de la Plata, Falklands Inseln, Valparaiso und alle Zwischenhäfen auf der Westküste Amerikas bis Guapaquil (Quito), die Marquesas, Freundschafts-Inseln (Otaheite) und andere Inselgruppen des Stillen Meeres, China (Tschusan, Hongkong, Canton, Macao, Wampoa), Manilla, Singapore, Ceylon, Isle de

France oder Madagascar, Cap der guten Hoffnung, St. Helena, Ascenſion, Azoren und zurück nach Hamburg.

Das Schiff wird keinerlei mercantile Zwecke auf der Reiſe verfolgen, ſondern es ſoll in ſeiner ganzen Ausrüſtung und Raumbenutzung, in Beſtimmung der Aufenthaltszeit in den zu beſuchenden Städten und Ländern, der Zeitbeſtimmungen der ganzen Reiſe nur Rückſicht auf die Sicherheit, die Bequemlichkeit, die Unterhaltung und Belehrung der Reiſenden genommen werden.

Nur unbeſcholtene und gebildete — vorzugsweiſe wiſſenſchaftlich gebildete — Perſonen können aufgenommen werden.

Ein ausgezeichnetes Schiff, ein bewährter, gebildeter Kapitän und eine auserleſene Mannſchaft, ein promovierter Arzt bieten den Teilnehmern der Expedition jede mögliche Garantie einer angenehmen und glücklichen Reiſe.

Das Paſſagegeld für die ganze Reiſe iſt ſo niedrig, daß es nur geringer Zulage zu den gewöhnlichen Koſten der Exiſtenz in größeren Städten bedarf, um in vielſeitig gebildeter Geſellſchaft mit allem Lebenskomfort umgeben, die Wunder und Naturſchönheiten der fernſten Gegenden, die Sitten ſo vieler verſchiedener Völker kennenzulernen und bei durch die Seeluft geſtählter Geſundheit ſich zugleich einen für das ganze Leben unverſiegbaren Schatz an Erfahrungen zu ſammeln.

Die näheren Bedingungen ſind bei dem Unterzeichneten auf portofreie Anfrage zu bekommen.

Hamburg, im Januar 1845.

Rob. M. Sloman,
Schiffseigentümer in Hamburg.“

Wie an anderer Stelle dieſes Buches näher ausgeführt, erweckte im eigenen Hauſe der Packetfahrt die Idee der Exkurſionsreiſen zunächſt keine große Begeiſterung, beim Publikum war ſie aber von Anfang an ein Erfolg. Zu Beginn des Jahres 1891 trat Ballin ſelber mit dem Schnelldampfer

„Auguſta Victoria“ die erſte Orientreiſe an. Vergnügungsreiſen waren an ſich auch in Deutſchland nichts Neues mehr. Das Reiſebureau von Carl Stangen in Berlin führte regelmäßig kleine Reiſegeſellſchaften nach verſchiedenen Ländern, auch nach dem Orient. Die Veranſtaltung einer derartigen Reiſe aber für 241 Perſonen war doch etwas unerhört Neues und bedurfte weitreichender, umfangreicher Vorarbeiten. Es mußte der Fahrplan mit Rückſicht auf die Größe und den Tiefgang des Dampfers ſehr ſorgſam ausgearbeitet, und für die Unterbringung und Beförderung der Paſſagiere auf den größeren Ausflügen am Lande geſorgt werden, alles Dinge, bei denen ſich das Organiſationstalent des jugendlichen Direktors erprobte und glänzend bewährte.

Dieſe erſte Orientreiſe war ein voller Erfolg, ſo daß ſie im nächſten Jahre, 1892, wiederholt und im folgenden Jahre, 1893, von New York ausgeführt wurde, ein Beweis, wie feſt das Renommee der Geſellſchaft für dieſe Reiſe auch in Amerika bereits begründet war. Inzwiſchen war aber auch über Hamburg ein furchtbares Verhängnis hereingebrochen, das die Entwicklung des Schnelldampferverkehrs ſtark beeinträchtigte. Im Sommer 1892 brach die Cholera-Epidemie aus, die wochenlang anhielt und Tauſenden von Menſchen den Tod brachte. Wer dieſe Zeit in Hamburg miterlebt hat, dem iſt ſie wohl dauernd im Gedächtnis geblieben. Man war in Nordeuropa ſo wenig mehr an große Epidemien gewöhnt, man hatte beſonders die Cholera mit Erfolg immer an der Oſtgrenze bekämpft und von Deutſchland ferngehalten, daß der paniſche Schrecken, der Deutſchland befiel und zu den

rigoroſeſten Abſperrungsmaßnahmen gegen Hamburg und die Hamburger führte, wohl begreiflich erſcheint, ſo lächerliche Formen auch die Abſperrungsmaßnahmen manchmal annahmen. Um ſo mehr ſchädigten ſie den Handel und den Verkehr Hamburgs. Natürlich wurden auch in den Vereinigten Staaten die ſtrengſten Abſperrungsmaßnahmen angeordnet, und der Paſſageverkehr von Hamburg ging vollſtändig in die Brüche, ſo daß die transatlantiſchen Linien ſich zur Außerkraftſetzung des eben gegründeten Zwiſchendeckspools entſchloſſen. Die Packetfahrt verlegte ihren Schnelldampferverkehr, um ihn wenigſtens aufrechterhalten zu können, zunächſt nach Southampton, ſpäter nach Wilhelmshaven, und ließ die Dampfer gar nicht mehr nach Hamburg kommen. Den Zwiſchendeckspverkehr verſuchte man zunächſt von Stettin aufrechtzuerhalten, ſtellte ihn aber ſpäter ganz ein. Geſchäftlich kam dieſe Epidemie mit ihren nachhaltigen Folgen nahezu einem Zuſammenbruch gleich, ſo daß für das Jahr 1892 ſowohl wie auch für 1893 und 1894 die Packetfahrt von der Verteilung einer Dividende Abſtand nehmen mußte.

Nur langſam begann im Jahre 1893 der Wiederaufbau des Verkehrs. Es geſchah alles, um die Abſperrungsmaßnahmen in den Vereinigten Staaten zu beſeitigen. Es wurde ein amerikaniſcher Arzt in Hamburg angeſtellt, Desinfektionsmaßnahmen vorgenommen, ſogar die Möbel auf dem Schnelldampfer „Normannia“, der beſonders in Verruf gekommen war, neu bezogen, um den Paſſagieren die Ängſtlichkeit zu benehmen, und ſanitäre Maßnahmen für die Abfertigung der Auswanderer nach den Vorſchlägen des amerikaniſchen Arztes

getroffen. Anfang 1893 konnte dann auch die Zwiſchendecksbeförderung in beſcheidenem Umfange wieder beginnen und im Laufe des Jahres allmählich geſteigert werden. Aber das Kajütspublikum mied natürlich die Hamburger Dampfer, und die Beſetzung der Schnelldampfer war überaus traurig. Zum Unglück kamen im Sommer 1893 abermals einige Choleraſälle in Hamburg vor, und wiederum mußte der Schnelldampferbetrieb nach Wilhelmshaven verlegt werden. Das Zwiſchendecksgeſchäft wurde ſodann durch eine ſtrenge Abſperrung der öſtlichen Grenzen und eine von den hamburgiſchen Behörden verfügte Sperre gegen ruſſiſche Auswanderer ſtark beeinträchtigt. Mit großer Tatkraft ging man trotz der geſchäftlich kataſtrophalen Folgen daran, Maßnahmen zu treffen, die den Ausbruch einer ähnlichen Epidemie in der Zukunft verhüten ſollten. Der Staat Hamburg begann eine durchgreifende Sanierung der Wohnungsverhältniſſe und der Waſſerverſorgung der Stadt, und im Zuſammenarbeiten mit den hamburgiſchen Behörden entwarf die Packetfahrt Pläne für den Bau der heute noch als muſtergültig betrachteten und ihresgleichen ſuchenden Auswandererhallen vor den Toren Hamburgs. Die Pläne dafür entwarf der außerordentlich begabte, leider ſehr früh verſtorbene hamburgiſche Architekt Thielen, der ſpäter ein Meiſterſtück auch in der Schiffsausſtattung auf dem Schnelldampfer „Deutſchland“ lieferte, und von dem auch die große Halle auf der Hamburger Gartenbau-Ausſtellung des Jahres 1897 ſtammte, die in dem reichen Blumenſchmuck einen unvergeßlich ſchönen Eindruck machte.

Eine weitere folgenreiche Maßnahme war die von der

preußiſchen Regierung beſchloſſene und durchgeführte ſanitäre Unterſuchung und Behandlung der Auswanderer an der Oſtgrenze. Die Regierung ſchuf zu dieſem Zweck die bekannten Kontrollſtationen und übertrug ihre Verwaltung den beiden großen deutſchen Dampferlinien. Damit wurde der Einſchleppung jeder Art von Krankheiten durch den Auswandererverkehr in der wirkſamſten Weiſe ein Riegel vorgeſchoben und den Dampferlinien die Möglichkeit gegeben, den im Laufe der kommenden Jahre immer rigoroſer werdenden ſanitären Vorſchriften der amerikaniſchen Regierung gerecht zu werden. Auch vom geſchäftlichen Standpunkte aus erwies ſich dieſe Maßnahme als eine wirkſame Kontrolle des Auswandererverkehrs.

Auf die geſchäftliche Entwicklung war die Cholerakataſtrophe doch von ſehr nachhaltigem Einfluß; es bedurfte einiger Jahre der Erholung, bevor eine Expanſion wiedereinſetzte. Es kommt das in der Geſchichte der Geſellſchaft deutlich darin zum Ausdruck, daß die nächſten Jahre keinerlei Erweiterung des Liniennetzes brachten. Nur in der inneren Ausgeſtaltung wurde im Jahre 1895 für die Stärkung der Geſellſchaft ein wichtiger Schritt mit dem Beſchluß des Baues der ſogenannten P-Dampfer getan, großen Schiffen von mäßiger Geſchwindigkeit, die neben vorzüglichen See-Eigenſchaften die Möglichkeit der Unterbringung einer großen Zahl von Paſſagieren, namentlich Zwiſchendeckern, und die Möglichkeit der Beförderung einer großen Gütermenge boten. In der Ausgeſtaltung des Liniennetzes geſchah nur in Südeuropa ein wichtiger Schritt inſofern, als die Geſellſchaft ſich im Jahre 1893 an dem Dienſt von Italien nach Nordamerika

und im folgenden Jahre auch an dem Dienſt von Italien nach dem La Plata beteiligte und dabei Pool-Übereinkommen für den nordamerikaniſchen Dienſt mit dem Norddeutſchen Lloyd und der engliſchen Allan-Line und für den Südamerika-Dienſt mit den italieniſchen Linien, ſchloß. Das letztere kam allerdings erſt nach Verlauf einiger Jahre zuſtande.

Die im Verfolg der Cholera-Epidemie von der Direktion getroffenen umſichtigen Maßnahmen hatten nach Verlauf einiger Jahre ſo guten Erfolg und fanden ſo ſehr den dankbaren Beifall des Aufſichtsrats, daß, als Ballin in einer Sitzung im Jahre 1896 den Etat für das Paſſagegeſchäft vorlegte, der Vorſitzende des Aufſichtsrats das bekannte, im preußiſchen Landtage einſtmals gefallene Wort variierte und erklärte, daß der Aufſichtsrat „dieſem Miniſterium jeden Groſchen bewillige“. Im ſelben Jahre fand übrigens auch die Einführung der Aktien der Geſellſchaft an der Frankfurter Börſe ſtatt, ein Zeichen für die zunehmende Beachtung, die Börſe und Publikum dem Papier widmeten.

Im Jahre 1897 feierte die Packetfahrt ihr 50jähriges Beſtehen unter großer Anteilnahme der Öffentlichkeit. Vielleicht die bemerkenswerteſte Anerkennung iſt in einem Glückwunſchſchreiben des Generaldirektors der engliſchen Cunard-Linie enthalten, das deshalb hier im Wortlaut wiedergegeben ſei. Es iſt die Antwort auf eine an den Schreiber ergangene perſönliche Einladung zur Teilnahme ſeitens eines Direktors der Packetfahrt und an dieſen gerichtet. Es lautet wie folgt:

„Mit großem Bedauern muß ich Ihnen mitteilen, daß ich an der Feier des 50jährigen Beſtehens Ihrer Geſellſchaft leider nicht teilnehmen

kann. Ich bedauere das um so mehr, da ich die größte Bewunderung für die Tüchtigkeit und Unternehmungsluſt hege, mit der die Geſchäfte Ihrer Geſellſchaft namentlich in den letzten Jahren geleitet worden ſind.

Sie waren die erſten, die dem reiſenden Publikum die Annehmlichkeit einer raſchen und zuverläſſigen Beförderung zwiſchen den beiden großen Kontinenten der Welt gaben, indem ſie einen regelmäßigen Dienſt von Doppelſchraubendampfern mit hoher Geſchwindigkeit und unübertrefflicher Einrichtung ſchufen.

Sie gaben auch der Schiffahrtswelt das Beiſpiel der größtmöglichen Erſparnis bei der Beförderung der Güter der Welt in Fahrzeugen von ſtark vergrößerter Tragfähigkeit und entſprechender Wirtſchaftlichkeit, ein Beiſpiel, dem andere Nationen zu ihrem eigenen großen Vorteil raſch gefolgt ſind.

Ihre Geſellſchaft hat ferner einem tiefgehegten Bedürfnis entſprochen, indem ſie eine höchſt bequeme und dem Zweck angepaßte Möglichkeit für den Beſuch von Szenerien gab, neuen ſowohl wie alten, von allgemeinſtem Intereſſe, und indem ſie ſolche Reiſen, die früher mit Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten verbunden waren, ſo bequem machte wie eine gewöhnliche Eiſenbahnfahrt.

Sie haben das vollbracht *nicht durch irgendwelche künſtliche Hilfe, wie Regierungsſubventionen*, ſondern indem ſie die Bedürfniſſe des Reiſenden und des geſchäftlich tätigen Publikums vorwegnahmen und befriedigten und niemand, welcher Nationalität er auch ſei, kann angeſichts ſolcher Tatſachen es unterlaſſen, die Vorausſicht, den Scharfſinn und die Geſchicklichkeit zu rühmen, die ſo große Ergebniſſe in ſo verhältnismäßig kurzer Zeit erzielt haben, wie es die Leitung der Hamburg-Amerikaniſchen Packetfahrt-Actien-Geſellſchaft getan hat.

Ich möchte daher Ihnen und Ihren Kollegen meine Glückwünſche ausſprechen, indem ich nochmals bedauere, daß ich an Ihrer Jubelfeier nicht teilnehmen kann, und wünſche, daß Ihre Feier ein voller Erfolg

ſein und eine neue Aera von noch größerem Erfolg, wenn das möglich iſt, für Ihre Geſellſchaft damit beginnen möge."

Mit dem Ende der 90er Jahre ſetzte eine ſtarke Expanſion der Geſellſchaft ein. Im Jahre 1897 wurde die Hamburg-Calcutta-Linie aufgekauft, deren Betrieb nach Oſtindien aber nicht fortgeſetzt, ſondern deren Dampfer in andere Linien eingeſtellt wurden, und Ende desſelben Jahres kam aus den Kreiſen des hamburgiſchen Oſtaſienhandels die Anregung, die Fahrt nach Oſtaſien aufzunehmen.

Auch auf dieſem Gebiete war in den voraufgegangenen Jahren die hamburgiſche Schiffahrt ins Hintertreffen geraten. Es beſtand zwar in Hamburg die Kingſin-Linie, die ſich aber lediglich dem Frachtgeſchäft widmete und mit ihren Bemühungen, dem Norddeutſchen Lloyd den Reichspoſtdampferdienſt nach Oſtaſien ſtreitig zu machen, keinen Erfolg gehabt hatte. Nunmehr beſchloß die Packetfahrt die Errichtung einer Frachtdampferlinie und gleichzeitig auch den Eintritt in das Paſſagegeſchäft.

Es hatte neben der Kingſin-Linie in Hamburg für eine kurze Zeit eine zweite Frachtdampferlinie beſtanden, und zwar war dies eine Gründung der in Oſtaſien ſeit langem heimiſchen Bremer Firma Rickmers geweſen. Der Norddeutſche Lloyd aber, dem dieſe neu entſtandene Linie im Hinblick auf die bevorſtehende Erneuerung des Subventionsvertrages mit der Reichsregierung unbequem war, hatte im Jahre 1897 mit der Firma Rickmers ein Abkommen getroffen, wonach er vier Dampfer der Firma auf mehrere Jahre charterte und ſie im nordamerikaniſchen Frachtgeſchäft verwandte. Die Linie ver-

ſchwand aber trotzdem nicht völlig, ſondern die Firma Rickmers gab drei befreundeten Firmen in London, Antwerpen und Hamburg, die bisher ihre Agenten geweſen waren, ihre Zuſtimmung dazu, daß ſie den Betrieb mit einigen übrig gebliebenen kleineren Dampfern und mit gecharterten Schiffen fortſetzten. Aus dem Kreiſe dieſer Firmen kam nun die Anregung an die Packetfahrt, ſich ihrerſeits dem Geſchäft zu widmen. Der Packetfahrt war dieſe Anregung auch um deswegen willkommen, weil ſie mit ihrem Schiffsmaterial, das im Laufe der letzten Jahre ſtark vermehrt worden war, bisher lediglich auf Nord- und Mittelamerika angewieſen war. Das nordamerikaniſche Frachtgeſchäft aber unterlag, je nach der Geſtaltung der Wirtſchaftslage drüben, ſtarken Schwankungen. Auch die von Zeit zu Zeit wiederkehrenden Beſtrebungen auf Erhöhung des Zollſchutzes in den Vereinigten Staaten beeinflußten das Geſchäft zeitweilig empfindlich, und im Fall eines nicht unmöglichen Zollkrieges zwiſchen Amerika und Deutſchland mußte man vielleicht mit einem völligen Stillſtand rechnen. Seit längerer Zeit hatten ſich deshalb die Bemühungen der Leitung auf eine Erweiterung des Verkehrsgebietes gerichtet, wie es ja überhaupt einer der Grundzüge der Ballin'ſchen Geſchäftspolitik war, das Riſiko möglichſt zu verteilen, ſich nicht auf ein Gebiet allein oder weſentlich allein zu ſtützen, ſondern auch andere Verkehrsgebiete zu bearbeiten, um für Ausfälle auf einem einen Erſatz auf anderen zu haben. Endlich wünſchte man auch da, wo Hamburg nicht genügend vertreten erſchien, einen der Größe und Vielſeitigkeit des hamburgiſchen Handels mehr entſprechenden Anteil am Verkehr. Die Verbindung

mit den erwähnten Firmen in London, Antwerpen und Hamburg gab übrigens der Packetfahrt von vornherein eine feste Basis im oſtaſiatiſchen Verkehr, und man glaubte den Augenblick um ſo weniger verpaſſen zu dürfen, weil die nach Oſtaſien fahrenden Reedereien im Begriff waren, unter ſich ein Abkommen zu ſchließen. Es galt deshalb raſch zu handeln, um nicht einer Vereinbarung ſämtlicher Linien gegenüberzuſtehen, und noch vor Toresſchluß eine Aufnahme in das Geſchäft zu erreichen.

Die Verhandlungen über die Aufnahme des Dienſtes, die Ende Dezember 1897 erſt begonnen hatten, wurden deshalb ſehr raſch zu Ende geführt, und ſchon in den erſten Tagen des Januar 1898 kündigte die Packetfahrt ihn an in Form einer monatlichen Fahrt nach den Häfen Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Hiogo. Sechs Frachtdampfer von 8000 Tons Tragfähigkeit wurden dafür bereitgeſtellt, und es wurde auch gleichzeitig bekanntgegeben, daß man die Einſtellung ſchnellerer und größerer Paſſagierdampfer in Ausſicht genommen habe, ſobald ein Bedürfnis dafür erkennbar ſei. Die Hamburger Firma, die bisher Rickmers vertreten hatte, löſte ihr Verhältnis zu dieſer Firma und übernahm die Agentur für den neuen Dienſt der Hamburg-Amerika Linie.

Natürlich ſtieß das Unternehmen auf einen gewiſſen Widerſtand der bisher an dieſem Verkehr Beteiligten, namentlich des Norddeutſchen Lloyd, auch die Reichsregierung intereſſierte ſich für den Fall und wirkte ſchließlich im Sinne einer Verſtändigung zwiſchen Lloyd und Packetfahrt. Ende des Monats Januar kam es dann auch zu einer Verſtändigung mit

dem Lloyd. Übrig blieb aber noch die Beſeitigung der Konkurrenz zwiſchen den beiden Hamburger Linien. Zu dieſem Zweck trat die Verwaltung der Packetfahrt an die Kingſin-Linie mit dem Angebot einer Fuſion heran, die ihr nicht nur zwecks Verhütung eines Konkurrenzkampfes erwünſcht erſchien, ſondern auch zur Verſtärkung des für die Oſtaſienfahrt verfügbaren Dampfermaterials, denn die Kingſin-Linie verfügte mit 13 Dampfern über ein für die Fahrt beſonders gebautes, praktiſches und gutes Material. Um die Fuſion, die durch einen Aktienaustauſch bewerkſtelligt werden ſollte, durchzuführen, wurde eine Generalverſammlung einberufen zwecks Beſchlußfaſſung über eine Erhöhung des Aktienkapitals um 5 Millionen Mark auf 50 Millionen. Die Verhandlungen mit der Kingſin-Linie gingen nicht ohne weiteres glatt vonſtatten, und es bedurfte noch einer kleinen Erhöhung des Angebotes, um zum Erfolg zu kommen. Die Packetfahrt übernahm auf Grund des Fuſionsvertrages ſowohl die ſämtlichen Schiffe wie auch das ganze Perſonal der Kingſin-Linie.

Der inzwiſchen mit dem Norddeutſchen Lloyd zum Abſchluß gebrachte Vertrag ſah einen gemeinſamen Betrieb ſowohl der vom Reich ſubventionierten Poſtdampferlinie wie auch einer Frachtdampferlinie nach Oſtaſien vor. Der Packetfahrt ſtand danach das Recht zu, falls nach dem neuen mit der Reichsregierung zu ſchließenden Vertrag ein 14tägiger Dienſt nach Oſtaſien zur Einrichtung kam, von den vier zu beſchaffenden neuen Dampfern zwei zu ſtellen und zwei weitere einige Jahre ſpäter. Man ging dabei von dem Grundſatz aus, daß von neun zu ſtellenden Dampfern der Lloyd fünf und die Packet-

fahrt vier liefern ſolle. Im Hinblick auf die von ihm für den Dienſt bereits gemachten Aufwendungen ſollte der Lloyd aber an dem Erträgnis des Gewinnes eine Vorzugsbeteiligung haben. Neben dieſer Poſtdampferlinie ging zunächſt ein 14tägiger Frachtdampferdienſt, an dem beide Parteien mit der gleichen Zahl Dampfer beteiligt waren. Seine Leitung lag in Hamburg, die des Reichspoſtdampferdienſtes in Bremen. Auf die Führung der Dienſte hatten aber natürlich beide Parteien Einfluß. Die Regelung der Gewinnbeteiligung erfolgte in Form eines Pools.

Dasſelbe Jahr 1898 brachte noch einige andere wichtige Veränderungen im Dienſte der Packetfahrt. Zunächſt wurde im Frühjahr des Jahres ein Abkommen mit der Philadelphia Shipping Co. getroffen, die ihrerſeits ein Abkommen mit der Pennſylvania-Eiſenbahn hatte, wodurch ſich die Geſellſchaft zur Unterſtützung eines regelmäßigen Frachtdampferdienſtes von Philadelphia nach Hamburg verpflichtete.

Noch wichtiger aber wurde der im ſelben Jahre ausbrechende Krieg zwiſchen den Vereinigten Staaten und Spanien. Die ſpaniſche Regierung wünſchte eine Verſtärkung ihrer Kriegsflotte durch ſogenannte Hilfskreuzer, d. h. armierte, ſchnellaufende Handelsſchiffe, und bereits einige Zeit vor Ausbruch des Krieges wurde von dritter Seite der Packetfahrt ein Angebot für den Ankauf der beiden Schnelldampfer „Normannia“ und „Columbia“, die zu den ſchnellſten Schiffen auf dem Ozean gehörten, gemacht. Um ſich nicht dem Vorwurf einer unneutralen Handlungsweiſe auszuſetzen, ließ die Packetfahrt die beiden Dampfer, bevor ſie mit den Spaniern

abſchloß, der amerikaniſchen Regierung zum Kauf anbieten, die aber auf den Ankauf verzichtete, und es kam alsdann der Abſchluß mit der vermittelnden engliſchen Firma zuſtande, die ihrerſeits die Schiffe nach Spanien weiterverkaufte. Die Packetfahrt erzielte dabei gegen den durch ſtarke Abſchreibungen ſehr herabgeſetzten Buchwert der beiden Schiffe einen erheblichen Gewinn, der ſie in den Stand ſetzte, für ihren Paſſagierdampferdienſt neues Material zu beſchaffen.

Es war inzwiſchen vom Norddeutſchen Lloyd ein neuer Schnelldampfer, „Kaiſer Wilhelm der Große“, in Dienſt geſtellt worden, über den Ballin, nachdem er eine Reiſe damit nach New York gemacht hatte, ſeinem Aufſichtsrat berichtete, daß er ein vorzügliches Schiff ſei und ſelbſt nach engliſchem fachmänniſchen Urteil eine große Leiſtung des Stettiner Vulcan, ein Triumph der deutſchen Maſchinen- und Schiffbautechnik. Indes erſchiene ein geſchäftlicher Erfolg durch die großen Betriebskoſten des Schiffes in Frage geſtellt. Im Hinblick auf dieſe großen Betriebskoſten der Schnelldampfer hatte Ballin ſchon im Jahre 1897 dem Aufſichtsrat das Projekt für den Bau von zwei langſameren, aber größeren Dampfern vorgelegt. Das Projekt wurde indes nicht ausgeführt, auch nicht, als die Packetfahrt durch den Verkauf der beiden Schnelldampfer nunmehr 1898 vor die Notwendigkeit geſtellt wurde, neues Material für den Paſſagierdampferdienſt zu beſchaffen. Man benutzte vielmehr die ſich im Jahre 1899 bietende Gelegenheit den Dampfer „Columbia“ zu einem billigen Preiſe von Spanien zurückzukaufen und entſchloß ſich, den Schnelldampferdienſt durch den Bau eines noch größeren und ſchnelleren Schiffes,

als es der „Kaiſer Wilhelm der Große“ war, wieder zu vervollſtändigen. Dieſes Schiff war der ebenfalls beim Stettiner Vulcan erbaute 1900 fertiggeſtellte Dampfer „Deutſchland“, der in Größe und Ausſtattung gegenüber den alten Schnelldampfern ein großer Fortſchritt und für längere Zeit der ſchnellſte Dampfer auf dem Ozean war.

In der Zwiſchenzeit machte man, um den wöchentlichen Schnelldampferdienſt durchführen zu können, auch noch einen Verſuch mit dem von der Firma Schichau für den Norddeutſchen Lloyd erbauten, von dieſem aber wegen Nichterfüllung der kontrahierten Bedingungen der Werft zur Verfügung geſtellten Schnelldampfer „Kaiſer Friedrich“. Da der Dampfer aber kein geſchäftlicher Erfolg war, gab man dieſen Verſuch alsbald wieder auf, und das Schiff hat dann jahrelang für Rechnung der Firma Schichau im Hamburger Hafen aufgelegen, bis es endlich nach Frankreich verkauft wurde.

Neben dem Schnelldampferdienſt war inzwiſchen ein zweiter New Yorker Paſſagierdienſt eingerichtet worden, und zwar mit den bereits erwähnten, 1895 beſchloſſenen P.-Dampfern — ſo genannt nach dem erſten Schiff, der „Pennſylvania“ — einem in der Praxis allmählich herausgebildeten Typ großer kombinierter Dampfer von mäßiger Geſchwindigkeit, deren ökonomiſcher Betrieb die Beförderuug von Fracht zu ſehr niedrigen Sätzen ermöglichte und dem großen Aufſchwung im Güterverkehr zwiſchen Deutſchland und Nordamerika Rechnung trug. Die Größe der Dampfer bedingte eine möglichſt raſche Beladung und Entlöſchung, was u. a. zur Einführung der erſten Getreide-Elevatoren führte, die eine raſche

Entlöſchung des nicht mehr in Säcken, ſondern loſe verſchifften Getreides ermöglichten, vor allem aber zur Übernahme des Ladens und Löſchens in eigene Regie. Der Zweck dabei war weniger eine Erſparnis an Betriebskoſten als eine Beſchleunigung der Abfertigung. Denn mit der Zunahme der Größe der Schiffe und der in ihnen angelegten Kapitalien wurde die raſche Abfertigung der Schiffe von immer größerer Bedeutung. Aus demſelben Grunde entſchloß man ſich auch im Jahre 1898 zu einer abermaligen Veränderung der Hafenanlagen und ſchloß mit dem Hamburger Staat einen Vertrag für den Bau der neuen großen Hafenanlagen in Kuhwärder. Aber nicht nur die Hafenanlagen, ſondern auch das Geſchäftshaus wurde für den wachſenden Betrieb zu klein, trotzdem es durch Anbauten im Laufe der Jahre vergrößert worden war. Da eine weitere Ausdehnung am Dovenfleth nicht mehr möglich erſchien, entſchloß man ſich zur Überſiedlung nach einer zwar im Zentrum der Stadt gelegenen, aber vom Geſchäft bisher noch wenig aufgeſuchten Gegend, dem Alſterdamm, den damals noch alte Patrizierhäuſer mit Gärten ſchmückten. Der Gedanke, dorthin überzuſiedeln, erſchien manchen Kreiſen auch ſo befremdlich, daß es längerer Verhandlungen im Schoße der Verwaltung bedurfte, bis der Gedanke zur Tat und ein entſprechendes Grundſtück, das von der Ferdinandſtraße nach dem Alſterdamm durchging, angekauft wurde.

Für die Ballin'ſche Politik der Verteilung des Riſikos und für ſeine großzügige Auffaſſung von dem internationalen Charakter der Schiffahrt iſt bezeichnend, daß man Ende der 90er Jahre auch daran ging, die Tätigkeit der Geſell-

ſchaft nach dem Auslande zu verlegen. Es war nicht der Wunſch nach einer Verteilung des Riſikos allein, was den erſten Anſtoß zu dieſer Expanſion gab, ſondern auch die Tatſache, daß die Betriebskoſten der Schiffe unter den Flaggen der verſchiedenen Länder ſehr verſchieden waren, und in manchen Ländern nicht nur durch die Lebensgewohnheiten der Bevölkerung, ſondern durch umfangreiche ſtaatliche Hilfe niedriggehalten wurden. Das war z. B. damals in Italien der Fall, wo die Regierung durch Schiffbauſubventionen den Bau billiger Schiffe ermöglichte. Das veranlaßte die Packetfahrt zur Beſtellung zweier Paſſagierdampfer dort, die entweder unter italieniſcher oder deutſcher Flagge verwandt werden ſollten, führte aber ſchließlich zur Gründung einer italieniſchen Reederei, der „Italia“. Es war in Ausſicht genommen, daß dieſe Reederei ſich der La-Plata-Fahrt widmen ſolle. Die geſchäftlichen Reſultate der Geſellſchaft entſprachen übrigens im Laufe der Jahre doch nicht den Erwartungen, was 1905 zu einem Verkauf der Aktien nach Italien führte.

Die Jahrhundertwende bedeutete für die Schiffahrt der ganzen Welt die Zeit einer außerordentlich ſtarken Hochkonjunktur. Veranlaſſung dazu gab der Ausbruch des Krieges in Südafrika im Oktober 1899. Er bedingte die Verwendung eines gewaltigen Schiffsmaterials zur Beförderung der engliſchen Truppen mit ihrer Ausrüſtung nach Südafrika, und die Herausziehung dieſes großen Materials aus dem übrigen Verkehr übte auf die Frachten einen außerordentlich befeſtigenden Einfluß aus. Mit den günſtigen, infolge-

deſſen erzielten Geſchäftsreſultaten ſtieg die Unternehmungsluſt in allen Schiffahrtskreiſen.

Der Packetfahrt bot ſich noch infolge eines anderen Umſtandes die Gelegenheit zu einer außerordentlich bedeutungsvollen Ausdehnung. Zwiſchen der Hamburg-Südamerikaniſchen Dampfſchiffahrts-Geſellſchaft und der Firma A. C. de Freitas & Co. war ein Konkurrenzkampf ausgebrochen, der in überaus hartnäckiger Weiſe und ohne daß einer der beiden Parteien ein durchſchlagender Erfolg beſchieden war, geführt wurde. Mit der Firma de Freitas hatte Ballin bereits im Jahre 1893 für die Hamburg-Süd über eine Fuſion der Südbraſil-Linien der beiden Reedereien verhandelt, ferner 1896 auf Wunſch des Vorſitzenden der Hamburg-Süd, Carl Laeisz, abermals Verhandlungen geführt, ebenſo 1898 aus eigenem Antrieb, und er nahm nun, um dem hoffnungsloſen Konkurrenzkampf ein Ende zu machen, und den alten Wunſch, dieſe Linie zu erwerben, endlich durchzuführen, dieſe Verhandlungen Ende 1900 wieder auf. Die Verhandlungen führten zu einem Verkauf der von der Firma de Freitas betriebenen Linie nach Braſilien und dem La-Plata an die Hamburg-Amerika Linie. Neben einer Vergütung für die Aufgabe des Dienſtes und für den Eingang eines Konkurrenzverbotes ſowie der Übertragung eines Teiles der Agentur für die neue Linie der Packetfahrt in Hamburg wurde der Firma de Freitas der durch ſachverſtändige Schätzung feſtgeſtellte Marktwert der von ihr abzutretenden 14 Dampfer bezahlt. Als Sachverſtändiger fungierte in dieſem Fall der Inhaber einer der großen Londoner Schiffsmaklerfirmen, der mit der Packetfahrt ſeit Jahren in

engen Geſchäftsbeziehungen ſtand und ihr Vertrauensmakler in England war. Da die Schätzung gerade zur Zeit der höchſten Hochkonjunktur erfolgte, ſo kam ſie auf einen Durchſchnittspreis für die Tonne Schiffsraum hinaus, wie er bis zum großen Kriege niemals wieder bezahlt worden iſt. Der Preis erſchien ſelbſt dem Taxator, wie er mir gelegentlich erzählte, ſo hoch, daß er es für ſeine Pflicht hielt, im Vorwege Ballin darauf aufmerkſam zu machen. Er erhielt darauf aber nur die lakoniſche Antwort: „I know, but I want the business," eine echt Ballin'ſche Äußerung, bezeichnend dafür, wie wichtig ihm dieſe Ausdehnung erſchien.

Auf die Übernahme der Firma de Freitas folgten ſogleich Verhandlungen mit der Hamburg-Südamerikaniſchen D. G. über einen gemeinſamen Betrieb der Südamerika-Linien, die dann dadurch ausgeſtaltet wurden, daß die Packetfahrt einer engliſchen Firma, deren Linie von Antwerpen nach dem La Plata fuhr, dieſe abkaufte und ſich damit auch dieſen Hafen für die Südamerikafahrt eröffnete. Das erſchien um ſo notwendiger, weil Antwerpen eine wachſende Bedeutung auch für die deutſche Ausfuhr gewann.

Es gibt wohl kaum ein Land der Welt, das von ſoviel Häfen verſchiedener Nationalitäten bedient werden kann wie Deutſchland. Im Süden reichen die Verbindungen der Mittelmeerhäfen bis in die Gebiete der ſüddeutſchen Bundesſtaaten hinein, im Weſten haben Antwerpen und in etwas auch franzöſiſche Häfen vorzügliche Eiſenbahnverbindungen nach Süd- und Mitteldeutſchland, und der Rhein bietet Antwerpen, und mehr noch Rotterdam, die denkbar zugkräftigſte Verbindung

mit dem deutſchen Hinterland. Nimmt man hinzu, daß auch den ſkandinaviſchen Häfen ein gewiſſer Einfluß auf den deutſchen Verkehr möglich iſt, und ein noch viel ſtärkerer auf das Hinterland der deutſchen Häfen in den Gebieten um die Oſtſee, ſo hat man auf dem Verkehrsgebiete eine vollkommene Parallele zu dem Gebiete der Politik, auf dem ſeit Jahrhunderten ein Kampf der Nachbarländer um die Hegemonie in Deutſchland und Mitteleuropa tobt. Dieſe Tatſache iſt der eigentliche Grund und Antrieb für die Ballin'ſche Vertragspolitik geweſen, ohne die das Chaos auf dem Verkehrsgebiete in Permanenz erklärt worden wäre.

In dieſem Kampf um den mitteleuropäiſchen Verkehr ſpielte Antwerpen infolge der Eigenart des Platzes eine beſondere Rolle. Antwerpen hatte keine bodenſtändige Reederei von ſolcher Bedeutung wie die ſeiner Nachbarländer. Im Geſchäft des Platzes ſpielte der Durchgangsverkehr die größte Rolle, der Durchgangsverkehr ſowohl aus dem belgiſchen wie namentlich aus dem deutſchen Hinterlande. Eine große Zahl bedeutender Speditions- und Schiffsmaklerfirmen war in Antwerpen anſäſſig. Die Natur ihres Geſchäftes brachte es mit ſich, daß niemals Ruhe und Stetigkeit im Antwerpener Schiffahrtsleben eintrat, ſondern ſtändig neue Erſcheinungen und neue Unternehmungen auftauchten. Hinzukam, daß Antwerpen der Anlaufhafen für Reedereien aller Flaggen, namentlich der engliſchen und deutſchen, war, denn aus dem Hinterlande kam das für die Beladung der Schiffe außerordentlich erwünſchte Schwergut in um ſo ſtärkerem Maße, je mehr die Aufſchließung der überſeeiſchen Gebiete durch Eiſenbahnen und induſtrielle Unternehmungen

und die Beteiligung der mitteleuropäiſchen Induſtrie daran fortſchritt. In dieſer Hinſicht aber begann im neuen Jahrhundert eine außerordentlich ſtarke Tätigkeit, die zu einem gewaltigen Aufſchwung des Welthandels führte. Das europäiſche und ſpäter auch das amerikaniſche Kapital, deſſen Blicke durch den Gewinn der ehemals ſpaniſchen Kolonien in Weſtindien und durch die zunehmende praktiſche Anwendung der „Monroe-Doktrin“ über die Landesgrenzen hinaus gelenkt wurden, befruchteten die überſeeiſchen Gebiete in vorher niemals geſehenem Maße. Bahnbauten in Mittelamerika, darunter von Ozean zu Ozean gehende, die die Erſchließung der amerikaniſchen Weſtküſte außerordentlich förderten, wurden von engliſchem und amerikaniſchem Kapital geſchaffen, ebenſo neue Bahnverbindungen in Braſilien und Argentinien, dazu Hafenbauten faſt in allen größeren ſüdamerikaniſchen Hafenplätzen. Auch franzöſiſches, belgiſches und in beſcheidenem Maße deutſches Kapital beteiligten ſich daran. Der Schienenweg über die Anden von der Oſt- zur Weſtküſte Südamerikas entſtand und daneben zahlreiche große induſtrielle Unternehmungen. Der gewaltige Aufſchwung beſchränkte ſich nicht auf Südamerika, die großen engliſchen Einflußgebiete Kanada und Auſtralien ſchloſſen ſich an, ebenſo Afrika nach Beendigung des Krieges und China. Rußland hatte den Schienenſtrang durch Sibirien zum Stillen Ozean geſchaffen, und endlich ging auch Deutſchland daran, ſeine Kolonien zu erſchließen. Alle dieſe Unternehmungen brachten einen rieſenhaften Export für die europäiſche Eiſeninduſtrie, nicht zum wenigſten für die deutſche, deren maßgebende Organiſation, der Stahlwerks-Verband, den Verſchiffungsweg

über Antwerpen ſtark begünſtigte, weil er der billigſte war, zum nicht geringen Nachteil der deutſchen Häfen. Die deutſchen Reedereien waren dadurch gezwungen, dem Verkehr zu folgen, und der Hafen von Antwerpen gewann auch für ſie eine große Bedeutung. Die Hamburg-Amerika Linie trug dem ſpäter auch durch Begründung einer Filiale Rechnung.

Dem Eintritt in die Fahrt nach Braſilien und dem La Plata war ſchon im Jahre 1899 die Aufnahme der Fahrt nach Nordbraſilien und dem Amazonenſtrom voraufgegangen, die ſpäter zu einem Konflikt mit der engliſchen Booth Line führte, der aber im Jahre 1902 durch Verhandlungen von Ballin beigelegt wurde. In ſpäteren Jahren geſtaltete ſich das Verhältnis zu der Booth Line ſogar ſehr freundſchaftlich, ſo daß eine weitgehende Intereſſengemeinſchaft hergeſtellt wurde, wobei die Booth Line in Hamburg durch die Hamburg-Amerika Linie und dieſe am Amazonenſtrom durch die engliſche Reederei vertreten wurde. Eine ſolche Intereſſengemeinſchaft hatte zur Vorausſetzung ein außerordentlich ſtarkes gegenſeitiges Vertrauen, und Ballin hat daher dieſe Intereſſengemeinſchaft gelegentlich auch als die idealſte aller von ihm geſchloſſenen bezeichnet. Noch im Jahre 1900 folgte die Ausgeſtaltung des weſtindiſchen Verkehrs durch eine Paſſagierfahrt nach Mexiko, und ebenfalls im ſelben Jahre wurde ein anderes bemerkenswertes Geſchäft gemacht mit der Übernahme eines großen Kontraktes für die Verſchiffung von ſchwediſchem Eiſenerz von den Häfen Narvik und Lulea nach Emden für die großen deutſchen Eiſenwerke im Weſten. Für die Ausführung dieſes Kontraktes wurden zwei Spezialſchiffe in Auftrag gegeben.

Das war auch der Beginn eines gewiſſen Aufſchwungs für den Emder Hafen, der für die deutſche Erzverſorgung von da ab eine bedeutende Rolle geſpielt hat.

Im Jahre 1901 entſchloß ſich Ballin zu einer Weltreiſe. Die Verhältniſſe in Oſtaſien, die durch den Erwerb von Tſingtau und die Unruhen in China eine beſondere Note bekommen hatten, machten es ihm erwünſcht, ſie an Ort und Stelle kennenzulernen, namentlich wollte er auch die Verhältniſſe der Paſſagierfahrt ſtudieren, in die die Packetfahrt ſoeben gemäß ihrem Vertrage mit dem Norddeutſchen Lloyd eingetreten war, ſowie die Frage der Errichtung einer Linie auf dem Pacific. Die Ausgeſtaltung des oſtaſiatiſchen Dienſtes erforderte außerdem wichtige Abſchlüſſe an Ort und Stelle. Es erwies ſich als notwendig, Stützpunkte für die Dienſte zu erwerben, die Zubringerdienſte an der Küſte auszugeſtalten uſw. Außerdem hatten die Wirren in China die Augen der europäiſchen Welt mehr als vorher auf den fernen Oſten gelenkt, nebenbei hatten ſie auch dem Norddeutſchen Lloyd ſowohl wie der Packetfahrt Gelegenheit zur Ausführung umfangreicher Truppen- und Materialtransporte für das deutſche Kontingent geboten. Über die Reiſe erſtattete Ballin eingehende Berichte nach Hamburg, und zwar geſchäftliche Berichte an die Direktion daheim, und Stimmungsbilder ſandte er in Briefen an ſeine Mutter. Beide Arten Berichte ſind ſehr intereſſant, ſie zeigen den Menſchen und Geſchäftsmann deutlicher als eine Beſchreibung aus fremder Feder es vermöchte. Ich füge deshalb einige Auszüge aus den umfangreichen Berichten hier an und beginne mit den Briefen an die Mutter.

„An Bord des R. P. D. „Kiautſchou“, den 16. Januar 1901.

Bei kaltem windigen Wetter trafen wir abends ſpät vor Port Said ein, und es war längſt nach Mitternacht, als wir endlich den Lotſen aufgenommen hatten und in den Hafen dampfen konnten. Die Kälte hatte mich von der Kommandobrücke vertrieben, und da ich nicht glaubte, daß der Agent mit den Depeſchen vor dem nächſten Morgen an Bord kommen würde, war ich dem Beiſpiel meiner Frau und faſt aller Paſſagiere gefolgt und hatte mich zur Ruhe begeben. Da hatte man die Rechnung aber ohne die Araber gemacht; kaum war das Schiff zu Anker gebracht, als mit einem wilden Geſchrei, einem wahren Höllenlärm, einige Hunderte ſchwarzer Kerle über dasſelbe ſtürzten, um in den weiten Raum der „Kiautſchou“ die beſtellten 800 Tons Kohlen zu tragen. Wohl nirgends in der Welt wird die Lieferung der Kohlen ſchneller beſorgt, aber wohl nirgends vollzieht ſie ſich auch mit ſolch' einem infernaliſchen Lärm wie in Port Said. Man denke ſich nur einige Hunderte wild durcheinander heulende Menſchen, dazwiſchen brüllende Kommandorufe und das Geräuſch der unausgeſetzt in die Bunker ſtrömenden Kohlen zu einem Enſemble vereinigt! Daß unter ſolchen Umſtänden an Schlaf für die Paſſagiere nicht zu denken war, iſt leicht begreiflich..... Ich gab nach einigen Stunden den ausſichtsloſen Verſuch, Ruhe zu finden, auf und fand, als ich in den Salon kam, daß ſo ziemlich alle Paſſagiere wohl oder übel (aber, wie Wippchen ſagen würde, mehr übel als wohl) meinem Beiſpiel gefolgt waren. Hier mußte ich denn auch erfahren, daß die kundigen Thebaner unter den Paſſagieren gar nicht erſt den Verſuch gemacht hatten, zu ſchlafen, ſondern um 2 Uhr nachts an Land gefahren waren. Port Said iſt das richtige, auf den modernen Poſtdampferverkehr zugeſchnittene Räubernest; die Läden und die Kneipen, die Konzerthäuſer und Spielhöllen ſind alle den modernen Verkehrsbedürfniſſen entſprechend organiſiert, und ſo war denn unſere „Kiautſchou“ kaum in den Hafen gekommen, als die Beſitzer dieſer mehr oder weniger verlockenden Unternehmungen die Tore ihrer hell erleuchteten Häuſer auch ſchon trotz der nächtlichen

Stunde gaſtlich geöffnet hatten und bereit waren, im Zeichen des Verkehrs an unſeren harmloſen Paſſagieren ihre Fähigkeiten zu erproben. . . . . .

Zwiſchen Aden und Colombo, 24. Januar 1901.

. . . . . Vor Aden hatten wir nur kurzen Aufenthalt, und die für Schiffe, welche von Port Said kommen, dort beſtehenden Quarantänevorſchriften machten einen Beſuch der Inſel für die Paſſagiere der „Kiautſchou“ unmöglich. Schattenlos, zwiſchen kahle Felſen geklemmt, ſieht man den Ort vor ſich liegen, den die Engländer zu einem zweiten Gibraltar ausgeſtalten möchten. Feſtungsarbeiten ſieht man über die ganze Inſel. Es muß ein troſtloſer Aufenthalt für Europäer ſein. „Des Teufels Punſchkeſſel“ nennen es die engliſchen Offiziere, für die eine Verſetzung nach Aden gleichbedeutend ſein muß mit einer Verbannung.

28. Januar 1901.

. . . . Wir haben inzwiſchen am 25. Januar einen genußreichen und für immer unvergeßlichen Tag in Colombo verlebt. Der Lotſe brachte ſchon die Nachricht an Bord, daß die Königin Victoria geſtorben ſei, eine Meldung, die unſere lebhafte Sympathie und unter den engliſchen Paſſagieren eine große Trauer erweckte. Gegen 9 Uhr morgens begaben wir uns an Land und ich machte, da die Bureaus in Colombo erſt nach 10 Uhr geöffnet zu werden pflegen, und ich ſo meine geſchäftlichen Beſuche noch nicht ausführen konnte, zunächſt eine Wagenfahrt durch die herrlichen parkartigen Anlagen, welche die Stadt umſäumen. In den prächtigen Rahmen paſſen auch die Menſchen hinein, die einſt die Gebieter dieſer fruchtbaren Inſel waren, während ſie jetzt unter den Segnungen der Kultur die Knechte der Europäer geworden ſind. . . . . .

. . . . . In dem alten Oriental-Hotel, nach welchem wir uns zum Luncheon begaben, trafen wir eine Anzahl unſerer Reiſegenoſſen im eifrigſten Handel mit den dort befindlichen ſinghaleſiſchen und indiſchen Kaufleuten, welche ſich bei Ankunft der Poſtdampfer auf den Terraſſen der Hotels zu etablieren pflegen. Es iſt das ewig gleiche Bild des orientaliſchen Handels, nur daß die Händler hier eine ſich nie verleugnende, offenbar angeborene Grazie und Ritterlichkeit bekunden.

Ein alter Mann, der mich mit ſeinen Edelſteinen verfolgte, und den ich abzuweiſen verſuchte, ſagte mir in ſeinem unnachahmlich ſingenden Tone, in welchem die Leute das Engliſch ſprechen: „Oh, faſſe dieſen Stein nur einmal an, du ſollſt ihn nicht kaufen, ich will ihn ja nur aus deiner glücklichen Hand zurückempfangen.“ Dabei ſind die Kerle die größten Gauner. Als ich für einen Bogen voll von alten Ceylon-Briefmarken, für welche der Händler mir 15 Mark als denjenigen Preis nannte, bei welchem er noch 5 Mark aus ſeiner Taſche zuſetzen müßte, ſchließlich, um ihn zu verſcheuchen, 2 Mark bot, überreichte er mir den Bogen mit den Worten: „So, nimm ihn, ich weiß, daß das Opfer, welches ich dir bringe, mir zu einem Segen werden wird.“ Später fand ich aus, daß der Mann die gleichen Marken einem Reiſegenoſſen unter ähnlichen Verſicherungen für 50 Pfennige verkauft hatte. Auch eine der Segnungen der Kultur! . . . . .

. . . . . Am Nachmittag machten wir eine herrliche Fahrt nach Mount Lavinia, einem ſchönen auf einer Anhöhe mit dem Blick über das weite Meer belegenen Hotel. Bildhübſche Kinder, ſchlank und flink wie die Gazellen, verfolgten bettelnd unſeren Wagen. Sie wiſſen merkwürdig gut die Deutſchen von den Engländern zu unterſcheiden und kramten alſo für uns ihre deutſchen Sprachkenntniſſe aus. „O mein Vater! Meine ſchöne Mutter! Du biſt eine große Lady! Gib mir 10 Cents, guter Onkel!“ Wir waren ganz erſtaunt, auf eine ſo zahlreiche Nachkommenſchaft hier zu ſtoßen. . . . . .

2. Februar 1901.

. . . . . Die Einfahrt in den Hafen von Singapore iſt von ſeltener Schönheit, zwiſchen im herrlichſten Grün prangenden kleinen Inſeln windet ſich das Schiff hindurch, faſt zwei Stunden fahren wir ſo, ehe wir in den eigentlichen Hafen gelangen. . . . . Die Verpflegungsverhältniſſe ſind in dieſem Teile der Tropen außerordentlich ſchwierig, das Übermaß tötet auch hier. Die überreiche Fruchtbarkeit des Bodens macht es unmöglich, Gemüſe und Feldfrüchte zu bauen, in wenigen Tagen ſchießt alles ins Kraut, und ſo iſt man hier draußen

darauf angewieſen, die Kartoffel ſich von Java und die Gemüſe von Mulſow in Hamburg zu holen. Von dieſem Revers der Medaille hat mein alter Geographielehrer, der nie müde wurde, den Bodenreichtum dieſer britiſchen Kolonie zu preiſen, jedenfalls nichts gewußt.

Singapore iſt ein mächtig aufſtrebender Stapelplatz für den Handel im Oſten, es hat den Verkehr von Niederländiſch-Indien, von Britiſch-Borneo, von den Philippinen und den ſogenannten Native States zum guten Teil über ſeinen Hafen gelenkt. Das konnten, natürlich mit Hilfe der Reedereien, energiſche und kluge Kaufleute zuwege bringen, und unter dieſen Kaufleuten Singapore's — man darf es mit Stolz ausſprechen — ſpielen heute die Deutſchen die erſte Rolle. . . . .

. . . . . In Saigon haben wir 1½ Tag zugebracht. Die Franzoſen haben die Stadt mit außerordentlichem Geſchick angelegt und ſie beſitzen jedenfalls in Cochin-China eine außerordentlich wertvolle Provinz. Der Unterſchied zwiſchen dem franzöſiſchen und dem engliſchen Charakter iſt in Saigon am beſten dadurch dokumentiert, daß man mit einem Koſtenaufwande von 2,5 Millionen Franken ein prächtiges Theater erbaut hat. Das hätte den Engländern nie paſſieren können, die hätten ſicherlich das Geld in dem Bau von Klubhäuſern und Rennbahnen angelegt. . . . . .

16. Februar 1901.

. . . . . Die deutſche Kolonie von Hongkong gibt derjenigen von Singapore an Lebensluſt und Geſelligkeit nichts nach, an der Spitze in dieſer Beziehung und überhaupt in der Repräſentation ſteht das Haus der Familie Siebs. Herr Siebs, der Seniorchef des Hamburger Hauſes Siemſſen & Co. iſt ſeit einer großen Reihe von Jahren, ich glaube an zweiundvierzig, im Oſten, wo er eine ganz außerordentlich prominente Stellung auch in den beſten engliſchen Kreiſen einnimmt. Dazu hat neben ſeiner großen Erfahrung in allen China betreffenden kommerziellen Verhältniſſen und ſeiner eigenartigen Leutſeligkeit und Hilfsbereitſchaft ſeine liebenswürdige Gattin ein gut Teil beigetragen, die durch eine vornehme Gaſtfreiheit und einen muſterhaft aufgezogenen Hausſtand

dem Hauſe Siebs einen außerordentlichen Namen verſchafft hat. Wer von Frau Siebs empfangen wird, gilt — wie man mir in Hongkong ſagte — dort für geſellſchaftsfähig.

Ich kann meine Erinnerungen an Hongkong hier nicht in flüchtigen Strichen feſtlegen, ohne auf das eigenartige Leben und Treiben von Hongkong, dieſer Perle in dem großen Kranze engliſcher Kolonien, etwas ausführlicher einzugehen. Am Hafen entlang, meiſt in prächtigen Gebäuden, ziehen ſich die Bureaus der großen Handelshäuſer und Schiffahrtsagenturen hin, daran ſchließen ſich die Straßen, welche Kaufläden in großer Zahl enthalten, und die Chineſenſtadt mit ihrer emſigen Bevölkerung. Als Verkehrsmenſch iſt es mir ſicherlich geſtattet, über die Verkehrsmittel mich beſonders auszuſprechen. Das Pferd, welches nur in vereinzelten Exemplaren für Reit- und Sportzwecke vorhanden iſt, wird in Hongkong durch den Menſchen erſetzt, den Kuli, dieſen letzten in ſeiner Raſſe, der dem ſenſitiven Europäer unendliches Mitleid abnötigt. Im unteren Teile der Stadt hat die vom Kuli gezogene Rickſha das Übergewicht, aber Hongkong baut ſich an einem Berge auf, und die Privathäuſer liegen faſt alle auf den herrlich gepflegten, terraſſenförmig aufſteigenden Wegen, die den Peak umſäumen. Hier hinauf tritt der „Chair-Kuli“ (der Stuhlträger) in den Vordergrund, wie es auch innerhalb des ebenen Teiles der Stadt für vornehmer gilt, ſich tragen zu laſſen. Die gewöhnlichen Mietsſtühle werden in der Regel nur von zwei Kulis getragen, dagegen gehören zum Privatſtuhl vier Träger. Die Leute haben ein unendlich ſchweres Geſchäft, den teilweiſe ſteil anſteigenden Berg hinauf und hinunter müſſen ſie ihre Gebieter ſchleppen, man muß die Zähne zuſammenbeißen, wenn man zum erſten Male ſich in dieſer Form von keuchenden Menſchen befördern läßt. In den beſſergeſtellten europäiſchen Familien hat jedes Mitglied ſeinen Stuhl und die dazu gehörigen Kulis, die einen königlichen Lohn von Mk. 16,— bis Mk. 17,50 pro Monat erhalten, wofür ſie ſich ſelbſt zu ernähren haben und nur eine weiße Jacke und ein bis an die Knie reichendes entſprechendes Beinkleid erhalten. Die armen Menſchen

kommen gewöhnlich aus dem Inlande, für ihre Ernährung brauchen sie pro Woche eine Mark, und das andere Geld senden sie heim an ihre Familien, denn sie sind meistens verheiratet und verdienen in solcher Stellung als Privatkuli nach ihren heimatlichen Begriffen ein Vermögen. Selten werden diese armen Kreaturen älter als 40 Jahre, ihre durchschnittliche Lebensdauer soll jedenfalls 35 Jahre nicht überschreiten. Für meine Frau und mich waren natürlich für die Zeit unseres Aufenthaltes 8 solcher Sklaven gemietet worden. Die armen Kerle, die es bei uns übrigens ganz gut hatten, lagen vom frühen Morgen bis in die Nacht hinein vor einem Nebeneingang des Hotels auf der Straße, wenn sie nicht mit uns unterwegs waren. . . . . .

. . . . . Der Chinese kennt nur einen Feiertag, das ist Neujahr. Während des ganzen Jahres arbeitet er fleißig, er kennt keinen Sonntag und keine Erholungszeit, aber mit dem Anbruch des neuen Jahres verbindet er einen besonderen Glauben. Da löst er aus dem Pfandhause seine guten Kleider aus (die er schon deshalb dort unterbringt, weil er sie im Leihhause vor Diebstahl gesichert weiß), während er den größten Teil seines übrigbleibenden Geldes in Feuerwerkskörpern anlegt. Um die bösen Geister im neuen Jahre von sich fernzuhalten, brennt der Chinese beim Beginn und an dem ersten und zweiten Tage des neuen Jahres Feuerwerk ab, „firecrackers“ in freundlicher Vereinigung mit Kanonenschlägen: „en Putt vull Müüs“ nannten wir es als Jungen, was hier zu Hunderttausenden verpufft wird. Man muß es erlebt haben, um es zu glauben. Fast 2 Tage und Nächte hindurch konnte man sich in die Nähe eines wilden Schlachtgetümmels versetzt wähnen, so knallte es an allen Ecken und Kanten, dazwischen Raketen und Leuchtkugeln und das Geschrei der in Festesfreude schwelgenden Chinesen. Es war ein toller Lärm, und unsere Nachtruhe wurde natürlich arg gestört.

Die Häuser der Chinesenstadt waren bis unter die Dächer geschmückt. Fahnen, große prächtige Lampions, Girlanden aus buntem

Papier mit frommen Sprüchen darauf und Blumen, je bunter, deſto beſſer!

Die Stadt gehört an dieſen, ihren einzigen Feſttagen wieder den Chineſen, und die engliſche Verwaltung iſt klug genug, dieſen fleißigen, nüchternen Menſchen die Freude nicht zu ſtören. Wie eine deutſche Polizeiverwaltung ſich wohl zu ſolchem Beginnen verhalten hätte? ....

Shanghai, 6. März 1901.

..... Man hat ſicherlich nicht zuviel geſagt, wenn man Shanghai das New York des Oſtens nennt. Der ganze, im raſchen Wachſen begriffene Verkehr von den Jangtſe-Häfen, ebenſo auch der größte Teil des Verkehrs aus den nördlichen Teilen des Reiches nimmt ſeinen Weg über Shanghai. Die deutſche Kolonie hier iſt weſentlich zahlreicher als diejenige von Hongkong, und auch hier ergibt ſich wieder die erfreuliche Tatſache, daß das Deutſchtum einen außerordentlich lebhaften Anteil an dem großen Geſchäfte hat, welches ſich in Shanghai vollzieht .....

Zwiſchen Tſingtau und Nagaſaki, an Bord d. Sibiria, den 18. März 1901.

....Der Dampfer unſerer Geſellſchaft, „Sibiria“, wartete ſchon ſeit 10 Tagen im Hafen auf uns, um für die nächſte Zeit unſere Beförderung zu übernehmen. Ich hatte mich entſchloſſen, zunächſt mit dem Schiff eine Reiſe auf dem Jangtſekiang zu machen, um dieſen wichtigen Strom kennenzulernen, an deſſen fruchtbaren Ufern die betriebſamſten chineſiſchen Städte liegen. Der Jangtſe, wie er in gebräuchlicher Abkürzung genannt wird, iſt tagereiſenweit ſelbſt für ganz große Seeſchiffe befahrbar, im Sommer ſteigen ſeine mächtigen Waſſer im oberen Lauf nicht ſelten um 50 Fuß, und ſo hat man denn auch bei der Anlage der Städte unter großen Schwierigkeiten auf dieſe gewaltigen Überflutungen Rückſicht nehmen müſſen. Unſer Ziel war Nanking. Einſt die alles beherrſchende Hauptſtadt des himmliſchen Reiches, iſt Nanking, nachdem es während der großen Revolution im Jahre 1862 zerſtört wurde, und das Kaiſerhaus ſeine Reſidenz nach Peking verlegt hatte, nie

wieder zu einer Bedeutung gelangt. Nun hat man vor etwa 2 Jahren den Platz den Fremden geöffnet, und die Mächte haben ſich beeilt, Konſulate hier zu errichten, einmal in der Hoffnung auf eine neue Entwicklung der Stadt, dann aber auch, weil ein Vizekönig in Nanking ſeinen Sitz hat.

Der liebenswürdige deutſche Konſul, Herr von Oertzen, der uns die gaſtfreundlichſte Aufnahme bereitete, hat vorläufig über eine deutſche Kolonie zu wachen, die — ſage und ſchreibe — aus einer Perſon beſteht. Dieſer junge Deutſche, der im chineſiſchen Zolldienſt angeſtellt iſt, befindet ſich natürlich unter ſolch intenſivem ſtaatlichen Schutze ſehr wohl, er raucht des Konſuls Zigarren und hatte ihn auch in Moſelwein gerade lenz getrunken, ſo daß die „Sibiria“ juſt in Zeiten kam, um einer Beſchwerde der deutſchen Kolonie von Nanking über mangelnde Vorſorge des Reichs vorzubeugen. Der Konſul meinte, daß wir eine ſo chineſiſche Stadt, wie die innere Stadt von Nanking, nie wiederſehen könnten, und deshalb mußten wir wohl oder übel eine Expedition durch den Ort unternehmen.

Ich habe in Jaffa und Jeruſalem Schmutz und Elend geſehen, aber eine ſolche Konzentration von Schmutz und Elend wie in Nanking iſt dort bei weitem nicht erreicht. Meine Frau und eine junge Dame, die uns auf unſerer Jangtſe-Reiſe eine liebenswürdige Reiſegenoſſin war, wurden in echten Mandarinenſänften getragen, voran ritt der Dolmetſcher des Konſulats, und wir anderen folgten hoch zu Eſel auf chineſiſchen Sätteln, die ihrer Härte wegen einen Anſpruch darauf haben, zu den Folterwerkzeugen gerechnet zu werden.

Durch ein Gewirr von unſagbar engen Gaſſen, in welchen Menſchen und Tiere ſich vorwärtsſchoben, ging der Weg. Jammernd lagen blinde und verkrüppelte Menſchen vor ihren offenen Hütten, und die Zahl der mit Gebrechen behafteten ſchien faſt größer als die Zahl der Geſunden. Als wir vor dem großen Tempel des Konfuzius hielten, und unſere Damen den Sänften entſtiegen, drängten die ſonſt ſo furchtſamen Menſchen hinter uns her, weil der Anblick europäiſcher Damen und

noch dazu zwei ſo großer Exemplare ihnen neu war. Wir waren alle froh, als wir vor dem Hauſe des Konſuls wieder anlangten und nach einer gründlichen Reinigung den Tee uns munden ließen .....

..... Am 13. März frühmorgens gingen wir vor Tſingtau zu Anker. Ich war freudig überraſcht von dem, was ich vor mir ſah. Eine Stadt iſt hier in unglaublich kurzer Zeit unter den ſchwierigſten Verhältniſſen aus der Erde emporgewachſen!

In dem hübſchen, aber ſehr kalten Hotel „Prinz Heinrich“ war Wohnung für uns belegt, und am Nachmittage wanderten wir ſchon durch die vorläufig noch recht ſtaubigen und teils unfertigen Straßen hinauf auf die Anhöhe, wo der ſtellvertretende Gouverneur und die höheren Offiziere ſich angeſiedelt haben. Wenn man auch zugeben muß, daß bei dem bisher Geſchaffenen die militäriſchen Bedürfniſſe weit in den Vordergrund geſchoben ſind und die Bedürfniſſe von Handel und Verkehr noch zu kurz kommen, ſo bleibt die Leiſtung doch eine ganz außerordentliche, und jeder von uns, ganz beſonders aber diejenigen, welche — wie der deutſche Generalkonſul Dr. Knappe aus Shanghai — den Ort vor zwei Jahren gekannt hatten, waren ebenſo erſtaunt wie erfreut über ſolchen Fortſchritt.

Die erſten Tage in Tſingtau verliefen nicht anders als in den übrigen Plätzen. Tags viel Arbeit, abends Repräſentationspflichten. Ein anderes Geſicht nahm der Aufenthalt für mich aber an, als mein alter Gönner, der Feldmarſchall Graf Walderſee, am Sonnabend morgen mit dem Kriegsſchiff „Kaiſerin Auguſta“ eintraf. Er hatte ſeine Ankunft für 9 Uhr morgens angeſetzt, und mit militäriſcher Pünktlichkeit ging ſein Schiff vor Anker. Ich hatte mich mit dem Gouverneur zu ſeiner Begrüßung an Bord begeben, und der alte Herr war wirklich tief gerührt, als er mich wiederſah, da mein Erſcheinen hier draußen ihn offenbar wehmütig an die Heimat erinnerte. Der Feldmarſchall leidet ſehr unter der Undankbarkeit ſeiner Stellung, und nach allem, was ich von ihm hörte, muß ich ſagen, daß eine undankbarere Aufgabe einem Feldherrn wohl niemals geſtellt worden iſt. Seine

Tätigkeit wird auf der einen Seite von den Diplomaten und auf der anderen von der Uneinigkeit der Mächte gehindert, und ſo ſitzt er da und muß, anſtatt in friſcher ſoldatiſcher Weiſe voranzugehen, Worte ſpalten und lange Konferenzen um die leerſten Etikettenfragen abhalten. Er hätte es beſſer verdient! .....

Tokio, 31. März 1901.

.....Japan — wie wirkte es auf uns, die wir von dem kahlen und kalten Norden Chinas kamen! Dort alles ernſt und trübe, hier im lachenden Sonnenſchein, von herrlich bewaldeten Höhen umgeben, ein prächtiger, ſich bis ins Herz der Stadt hineinziehender, tiefer Hafen. Vor den Fenſtern unſerer Zimmer lagen die großen Poſtdampfer, lagen mächtige Kriegsſchiffe, und auch unſere „Sibiria“ hatte ihren Ankerplatz ſo genommen, daß die Flagge der H. A. P. A. G. fröhlich zu uns hinauf grüßte.

Daß Klima und Natur auf den Menſchen einen großen Einfluß üben, ſieht man beim Japaner wie beim Chineſen; dieſer immer ernſt und mürriſch, wenig geneigt, ſich um andere zu kümmern, der Japaner dagegen luſtig, geſchwätzig und in überſchwenglicher Höflichkeit den Fremden entgegenkommend. Dabei muß aber hervorgehoben werden, daß die Ehrlichkeit der Chineſen, beſonders der chineſiſchen Kaufleute, eine geradezu unantaſtbare iſt, während den Japanern ein großes Teil Verſchlagenheit und Mangel an Treue innewohnen ſoll, ſo daß die europäiſchen Kaufleute ſehr ſchlecht auf ſie zu ſprechen ſind.

Die Frauen Japans ſind uns aus dem „Mikado“ und der „Geiſha“ ja ſchon bekannt. Sie machen in der Tat einen außerordentlich ſympathiſchen und gleichzeitig poſſierlichen Eindruck. Von den Frauen und dem Familienleben ſieht der Fremdling in Japan in acht Tagen mehr, als er in ebenſo vielen Jahren in China davon kennenlernt. Denn während in China die Frauen möglichſt abgeſchloſſen von der Welt gehalten werden, ſpielt das ganze japaniſche Leben ſich in der breiteſten Öffentlichkeit ab. Das liegt zum guten Teil auch an der Bauart der Wohnungen. Zierlich wie die Menſchen ſelbſt, ſind ihre Häuſer, und

wunderbarerweiſe baut ſie der Japaner, der ſonſt alles nachahmt, was er in Europa geſehen, auch heute ſo, wie ſeine Väter es ihn gelehrt. Man ſieht nur ſelten ein Fenſter, dafür werden die luftlochartigen Öffnungen in den Häuſern mit in Rahmen geſpanntem Papier verdeckt. Anſtatt der Türen hat man nur hin- und herſchiebbare Gitter, und alles wird bei Tage ſperrweit offen gehalten, ſo daß man die ganzen Räume von der Straße aus zu überſehen vermag. Im Sommer aber zieht der Japaner überhaupt mit Kind und Kegel auf die Straße, und man erzählt uns — daß dann die intimſten Familienſzenen ſich im Freien abſpielen. Es will mir ſcheinen, als ſei es nicht ein Mangel an Moral, ſondern im Gegenteil, eine hochentwickelte Moral, wenn an und für ſich natürliche Vorgänge als ſolche auch aufgefaßt und deshalb dem Lichte der Sonne nicht entzogen werden! . . . . .

. . . . . Am 23. März, 9 Uhr vormittags, kamen wir in Kobe an, wo wir für mehrere Tage Aufenthalt nehmen müſſen.

Unſere Reiſe nähert ſich ſchon ihrer Beendigung, wenigſtens haben wir das angenehme Gefühl, daß die Heimat uns nun näherrückt. Wie werden wir ſie wiederſehen? Faſt auf jeder Station dieſer großen Fahrt hat eine Trauerbotſchaft uns ereilt, und unſer Aufenthalt in Kobe war ganz unter den Eindruck geſtellt, den der Verluſt meines alten Laeiſz ausübte. Daß ich heimkehrend ſeinen Platz leer finden ſoll, will mir noch immer nicht in den Sinn.

Was iſt das Leben — ſprich,
Gib ſchnell mir den Beſcheid,
Hingeben — was dir lieb,
Hinnehmen — was dir leid!“ . . . .

Ich laſſe nunmehr einen Auszug aus den geſchäftlichen Berichten folgen und ſchicke eine Aufzeichnung voran, die Ballin über die Reſultate ſeiner Reiſe gemacht hat. Es heißt darin:

„An geſchäftlich wichtigen Unternehmungen der Reiſe iſt folgendes hervorzuheben:

1. die Errichtung einer eigenen Niederlaſſung in Hongkong,
2. der Erwerb der bisher von Diedrichſen, Jebſen & Co. betriebenen Reichspoſtdampferlinie nach Shanghai, Tſingtau und Tientſin,
3. der Erwerb der bisher von Rickmers betriebenen Jangtſe-Linie,
4. der gemeinſam mit den Häuſern Carlowitz und Arnhold, Karberg & Co. unternommene Ankauf eines großen Terrains vor dem Hafen von Shanghai für die Errichtung von Docks und Kaianlagen und die Pachtung der ſogenannten „Eaſtern Wharf". Aus dieſen beiden Unternehmungen ſoll eine ſeparate Aktiengeſellſchaft geſchaffen werden.
5. Die Errichtung eines vorläufigen Bureaus in Shanghai. In Japan werden die Verhandlungen über die Errichtung einer Linie von Oſtaſien nach der amerikaniſchen Pazifikküſte fortgeſetzt.

In New York beginnen die Verhandlungen mit dem Vertreter des Hauſes Forwood über den Ankauf der Atlas-Linie. Es fand dort ferner zum erſten Male eine unter meinem Vorſitz abgehaltene Verſammlung ſämtlicher Generalagenten der verſchiedenen Linien unſerer Geſellſchaft ſtatt, in welcher die Intereſſen unſerer Geſellſchaft beraten und beſchloſſen wurde, alle ſechs Wochen zukünftig Zuſammenkünfte abzuhalten.

Hongkong, 16. Febr. 1901.

..... Das Geſchäft von Singapore hat während der letzten Jahre einen außerordentlichen Aufſchwung erfahren, und das iſt zu einem großen Teil der außerordentlichen Aktivität der Firma Behn, Meyer & Co. zuzuſchreiben, welche auch den Lloyd veranlaßt hat, die verſchiedenen Küſtenlinien von Singapore ins Leben zu rufen. Tatſächlich beſchäftigt der Lloyd auf den verſchiedenen Zweiglinien nicht weniger als 32 Dampfer. Mit Herrn Witthoeft, der ſich bekanntlich nach Hamburg zurückgezogen hat, iſt allerdings die treibende Kraft aus Singapore geſchwunden. Ich habe über verſchiedene von ihm vor-

geſchlagene Unternehmungen verhandelt. Die ausſichtsvollſten davon waren: Eine Linie Singapore—Rangoon—Auſtralien und eine Küſtenfahrt nach Rangoon, die zweifellos für unſere Frachtdampferlinie eine große Unterſtützung ſein könnte, aber ſicherlich die lebhafteſte Oppoſition der Britiſh India Co., die jetzt den Verkehr in Händen hat, hervorrufen würde, und da mit Bezug auf die Philippinenfahrt die Frage der amerikaniſchen Flagge noch ein Hindernis bildet, ſo ſind die Verhandlungen über das Stadium der Vorbeſprechung nicht weit hinausgekommen. . . . .

Hongkong, den 20. Febr. 1901.

. . . . . Die Verhandlungen hier haben, wie ich es Ihnen auch ſchon kurz telegraphiſch meldete, ſich ſo geſtaltet, daß der Errichtung einer eigenen Niederlaſſung unſerer Geſellſchaft in Hongkong Bedenken nicht entgegenſtanden, und da es ſich weiter beſtätigt hat, daß für die Etablierung einer oſtaſiatiſchen Zentrale Hongkong der gegebene Platz ſei, ſo habe ich die bezüglichen Schritte eingeleitet und zum Abſchluß gebracht. . . . .

. . . . . Eine Errichtung von Küſtenlinien von Hongkong aus iſt in größerem Maßſtabe mit Ausſicht auf guten Erfolg nicht durchführbar. Wir haben, da die Verbindung Hongkong-Shanghai ſehr gut gearbeitet hat, und eine Ausdehnung wünſchenswert erſcheint, die Einſtellung eines dritten Dampfers auf dieſer Linie in Ausſicht genommen. Es iſt ferner beſchloſſen worden, einen Dampfer zwiſchen Hongkong und Wladiwoſtok in regelmäßiger Fahrt zu beſchäftigen. Über die Ausdehnung unſerer Küſtenlinien auch nach Swatow wird gegenwärtig noch verhandelt. . . . .

. . . . . Die Errichtung der eigenen Niederlaſſung unſerer Geſellſchaft hat in Hongkong ebenſoviel Aufſehen wie Freude erregt, und nach den mannigfachen Erörterungen, welche ich hier zu pflegen Gelegenheit hatte, will es mir tatſächlich untunlich erſcheinen, daß eine große Schiffahrtsgeſellſchaft ihre ausländiſchen Vertretungen in Händen von ſolchen kaufmänniſchen Firmen beläßt, welche gleichzeitig die Konkurren-

ten derjenigen Häuſer ſind, die ſie zu Verſchiffungen mit den Dampfern der betreffenden Geſellſchaft heranziehen ſollen. Trotzdem halte ich es für richtig, in Shanghai vorläufig auf die Errichtung eines eigenen Bureaus zu verzichten. Es erſcheint mir erwünſcht, die Wirkſamkeit und den Erfolg der in Hongkong getroffenen Einrichtung abzuwarten, ehe man in Shanghai die beſtehenden Verhältniſſe ändert. . . . .

Shanghai, den 4. März 1901.

. . . . . Ich habe, wie ich Ihnen ſchon telegraphiſch mitteilte, meinen Aufenthalt hier verlängern müſſen, da ich mit den Verhandlungen bezüglich eventueller Errichtung einer Jangtſe-Linie nicht recht vorwärts kommen kann.

Für die Fahrt auf dem Jangtſe ſind die wichtigſten Häfen Shanghai, Chinkiang, Nanking, Wuhu, Kiukiang und Hankau. Der Verkehr auf dem Jangtſe liegt heute in Händen der folgenden Reedereien:

1. Butterfield & Swire, welche die größten und wohl auch die beſten Schiffe beſitzen.
2. Jardine, Matheſon & Co.,
3. China Merchants' Co.,
4. einer kleinen chineſiſch-engliſchen Linie,
5. des Norddeutſchen Lloyd, der ſeine Schiffe allerdings unter Melchers' Flagge fahren läßt,
6. Rickmers und Arnhold, Karberg & Co., die für gemeinſame Rechnung die Fahrt betreiben.

Es ſind dann noch einige kleinere Unternehmungen mit vereinzelten Schiffen in der Fahrt beſchäftigt.

Die Fahrt wird mit flachgehenden Dampfern betrieben, teils Paddelböten, teils Doppelſchraubenſchiffen. In ihrer äußeren Erſcheinung gleichen die Jangtſe-Dampfer ganz außerordentlich, beſonders wegen ihrer hohen Aufbauten, den Salondampfern, welche man von New York aus auf dem Hudſon verkehren ſieht. Der Tiefgang der Schiffe überſteigt bei wenigen 12 Fuß, und diejenigen, welche zeitweilig über Hankau hinausgehen, ſind auch noch auf geringeren Tiefgang kon-

ſtruiert. Die bei weitem überwiegende Einnahmequelle aller Jangtſe-Dampfer ergibt ſich aus dem außerordentlich ſtarken chineſiſchen Paſſagierverkehr. Zweifellos wird mit den Jahren darin eine Änderung eintreten, und die Zeit nicht fern ſein, in welcher das Frachtgeſchäft die größere Nahrung liefert, denn der Handel der Jangtſe-Häfen hat während der letzten Jahre einen großen Aufſchwung genommen. So wächſt denn auch von Jahr zu Jahr das Quantum der Ladung, welches die Jangtſe-Dampfer zur Weiterbeförderung nach Europa hier in Shanghai anbringen. . . . . Die Schwierigkeiten, welche ſich der Etablierung einer Jangtſe-Linie durch unſere Geſellſchaft entgegenſtellen, finden ihren Schwerpunkt in dem Mangel an geeigneter Landungsgelegenheit. . . . . .

An Bord des D. „Sibiria“ auf dem Jangtſe,
10. März 1901.

. . . . . Nach dem Eindruck, welchen ich in Nanking gewonnen habe, möchte ich glauben, daß die erhoffte Entwicklung des Platzes noch recht lange auf ſich warten laſſen wird. Ganz anders liegen die Verhältniſſe in Chinkiang, vor welchem Hafen wir augenblicklich ankern, und welches heute ſchon einen lebhaften Handel mit dem Inlande vermittelt. Darüber, daß im Falle einer weiteren Aufſchließung des himmliſchen Reiches der Handel auf dem Jangtſe einen großen Umfang annehmen muß, kann kaum ein Zweifel beſtehen. In höherem Maße noch als der Miſſiſſippi iſt während der Sommermonate, alſo eigentlich während 8 Monate im Jahre, der Jangtſe für tiefgehende Seeſchiffe befahrbar. Das Waſſer erfährt dann auf weite Strecken eine ungeheure Steigerung. Man hat ſolche Steigerung ſchon auf 38 Fuß konſtatiert, und einige Dampfer der Ruſſiſchen Freiwilligen Flotte verkehren mit einem Tiefgang von über 25 Fuß bis hinauf nach Hankau . . . . .

. . . . . Wenn man von der gegenwärtigen Lage des Geſchäftes ſprechen will, ſo iſt nicht zu verkennen, daß augenblicklich Schiffsraum auf dem Jangtſe genügend vorhanden iſt. Man möchte angeſichts der neu

hinzugekommenen Linie des Lloyd und Rickmers im Gegenteil ſagen, daß es heute ſchon etwas „overdone“ iſt und daß es ſich hier um Zukunftsmuſik handelt. Trotzdem bin ich nach den eingehenden Ermittelungen, welche ich hier und in Shanghai vorgenommen habe, der Anſicht, daß die Hamburg-Amerika Linie aus den mehrfach erörterten direkten und indirekten Gründen auf eine Beteiligung an der Jangtſe-Schiffahrt nicht verzichten darf. Wir würden, wenn wir den gegenwärtigen Zeitpunkt verpaſſen, aller Vorausſicht nach einem geſchloſſenen, mächtigen Ringe gegenüberſtehen und würden, wollten wir uns ſpäter trotz ſolcher großen Kombination unſeren Anteil ſichern, viel mehr Geld zu opfern haben als erforderlich iſt, um jetzt ſchon dieſes Geſchäft aufzubauen. . . . . .

An Bord der „Sibiria“ zwiſchen Tſingtau und Japan, 19. März 1901.

. . . . . In Tſingtau trafen wir mit dem D. „Sibiria“ am Morgen des 14. März ein. Dieſe deutſche Kolonie macht einen außerordentlich guten und großen Eindruck. Überall iſt mit viel Fleiß gearbeitet worden, und man möchte beinahe glauben, daß die Bautätigkeit ſich etwas überhaſtet, und ein Rückſchlag nicht ausbleiben kann. Wenn man durch unſere Brille die Sache anſieht, ſo wird man allerdings ſagen müſſen, daß das, was hier geſchehen iſt, zuviel an Wilhelmshaven und zuwenig an Hongkong ſich anlehnt. Es war ja vorauszuſehen, daß eine Kolonie, in welcher das Reichsmarineamt der abſolute Herrſcher iſt, ſich im überwiegenden Maße nach der marinetechniſchen Seite hin entwickeln würde. Da Remedur zu ſchaffen, iſt es noch nicht zu ſpät, und ich habe tatſächlich großes Vertrauen zu der Entwicklungsfähigkeit Kiautſchous mit fortgenommen. Troſtlos ſind vorläufig noch die Landungsverhältniſſe, und mit Bezug auf die für Handelszwecke in Angriff genommenen Waſſerbauten hat man bisher von der vermeintlichen Tatſache, daß die Dummheiten dazu da ſind, um gemacht zu werden, einen höchſt unbeſcheidenen Gebrauch gemacht. . . . . .

An Bord der „Empreß of China“ zwiſchen Yokohama und Vancouver, den 17. April 1901.

..... Inzwiſchen habe ich Gelegenheit gehabt, mich mit den in Japan obwaltenden Verhältniſſen in mehr als einer Beziehung leidlich vertraut zu machen.

Das Land ſteht gegenwärtig einer wirtſchaftlichen Kriſis gegenüber. Gefördert durch ein leichtſinniges Kreditſyſtem hat der Import ſeit längerer Zeit den Bedarf weit überſchritten, und nachdem man in der Erwartung einer inzwiſchen wieder vertagten Zollerhöhung auf Zucker, eine — für die japaniſchen Verhältniſſe — ungeheure Quantität Zucker noch ins Land geſchafft hat, ſteht man jetzt einer Geldnot gegenüber, die jedenfalls für längere Zeit den Import lahmlegen wird.

Haben wir ſo mit einer Verminderung des ausgehenden Frachtverkehrs mit Japan für einen hoffentlich nicht zu langen Zeitraum zu rechnen, ſo haben wir neben dieſem akuten Zuſtande für die zukünftige Geſtaltung der Dinge hier einem viel einſchneidenderen Faktor ins Geſicht zu ſehen, das iſt die Verdrängung des deutſchen Handels durch den amerikaniſchen. Wie in China, ſo hat auch in Japan der Import von Nordamerika außerordentliche Fortſchritte gemacht ..... Ich kann die Erkenntnis nicht unterdrücken, daß in dieſem wirtſchaftlichen Kampfe ungeheure Vorteile auf amerikaniſcher Seite liegen. Sie werden mir geſtatten, eine eingehende Begründung dieſer Anſchauung meinem mündlichen Bericht vorzubehalten..... Ich glaube, daß wir recht tun, mit möglichſter Beſchleunigung eine Verbindung zwiſchen Oſtaſien und der amerikaniſchen Weſtküſte herzuſtellen .....“

Das Jahr 1903 brachte eine Abänderung des Vertrages über die Oſtaſienfahrt mit dem Norddeutſchen Lloyd im Zuſammenhang mit einer weitgreifenden Regelung des Verhältniſſes der beiden Geſellſchaften überhaupt, das in mehrfacher Beziehung eine Trübung erfahren hatte. In den Berichten Ballins aus Oſtaſien iſt bereits hervorgehoben,

daß die Paſſagierfahrt nach Oſtaſien unter zu ſtarker Berückſichtigung des Frachtdienſtes leide. Außerdem hatte die Beteiligung an dem Reichspoſtdampferdienſt der Packetfahrt nicht die erwarteten Erfolge gebracht. Da ſie nur mit zwei Dampfern beteiligt war, ſtand ſie gegenüber dem viel länger und ſtärker in dieſer Fahrt vertretenen Norddeutſchen Lloyd ſtark im Hintergrund. Der Bau der Dampfer war außerdem nicht zur Zufriedenheit ausgefallen, und im ganzen erſchien Ballin das Äquivalent, das man dem Lloyd für die Beteiligung an dem Reichspoſtdampferdienſt in Geſtalt der Überlaſſung der Hälfte des Frachtdampferdienſtes gegeben hatte, unverhältnismäßig hoch.

Man kam daher zu einer reinlichen Scheidung in der Weiſe, daß man dem Lloyd den Reichspoſtdampferdienſt wieder ganz allein überließ und ſelber den geſamten Frachtdienſt von Hamburg übernahm. Die praktiſche Scheidung erfolgte in der Weiſe, daß der eine der von der Packetfahrt erbauten Reichspoſtdampfer vom Lloyd übernommen wurde, wogegen dieſer fünf Frachtdampfer an die Packetfahrt abtrat. Der Packetfahrt wurde dabei zugeſtanden, daß ſie bis zu 40 Paſſagieren auf ihren Frachtdampfern befördern dürfe, was ihr die Möglichkeit der Entwicklung eines Paſſagegeſchäfts in beſcheidenem Umfange gab, eine Möglichkeit, von der ſie übrigens nur vorübergehend Gebrauch gemacht hat. Gleichzeitig wurde auch vereinbart, daß Truppentransporte für die deutſche Regierung von den beiden Geſellſchaften abwechſelnd ausgeführt werden ſollten. Mit dieſer Neuregelung entfielen auch die weitergehenden Pläne für die Errichtung einer Paſſagierdampferlinie über den Stillen

Ozean. Es kam auch dort nur zu einer Beteiligung am Frachtgeſchäft, und zwar in indirekter Form durch Vercharterung von Schiffen an amerikaniſche Intereſſenten.

Aus dem Jahre 1903 iſt ferner noch eine geſchäftlich nicht bedeutende, aber in anderer Beziehung intereſſante Epiſode zu berichten, nämlich die Anbahnung einer geſchäftlichen Verbindung mit einer däniſchen Geſellſchaft, die ſich zunächſt auf Weſtindien, ſpäter auch auf Rußland bezog. Dieſes däniſche Unternehmen war die „Oſtaſiatiſke Kompagni“ in Kopenhagen. Der Begründer dieſer Geſellſchaft, Herr Anderſen, iſt einer der erfolgreichſten Kaufleute, die der moderne Handelsverkehr kennt, der erfolgreichſte ſeines Heimatlandes, zugleich aber auch ein internationaler Geſchäftsmann großen Stils. Er hatte in jungen Jahren in Hinterindien ein Geſchäft beſcheidenen Umfangs aufgebaut, es im Laufe der Zeit durch den Erwerb wertvoller Konzeſſionen, insbeſondere von Teakholzwaldungen in Siam, ausgebaut. Aus dieſem Geſchäft entſtand im Laufe der Jahre eine immer mehr wachſende Reederei, die vermöge jener Konzeſſionen den beſonderen Vorteil hatte, über eigene Ladung zu verfügen, was in ſchlechten Zeiten, beim Mangel an anderer Fracht, ein unſchätzbarer Vorteil war. Bei dieſem Geſchäft, das er nach ſeiner Rückkehr nach Europa in Kopenhagen weiter ausbaute, erfreute ſich Anderſen der beſonderen Förderung der däniſchen Königsfamilie, ſpäter auch der ruſſiſchen Kaiſerfamilie. Seine beſondere Gönnerin und ſein Partner war die Prinzeſſin Marie von Dänemark, die in der Politik als Bismarcks Feindin bekanntgeworden iſt, insbeſondere durch ihren Verſuch,

zwiſchen dem Kanzler und dem Zaren Alexander III. Feindſchaft zu ſtiften. Der große Kanzler berichtet darüber im 2. Bande ſeiner Gedanken und Erinnerungen, wie er dieſen Verſuch bei einem perſönlichen Zuſammentreffen mit dem Zaren zu vereiteln wußte. Die ungewöhnliche geſchäftliche Gewandtheit der Prinzeſſin Marie brachte Anderſen ſpäter auch die Verbindung mit Rußland. Für die Weltklugheit und die einfachen Umgangsformen der Prinzeſſin iſt es bezeichnend, daß ſie eines Tages unangemeldet am Kontor der Hamburg-Amerika Linie derart inkognito erſchien, daß der Bureaudiener Herrn Ballin nur „eine Dame“ melden konnte. Bezeichnend für die Art der Prinzeſſin ſind zwei Briefe an Ballin, die hier wiedergegeben ſeien:

„17. 1. 1904.

Mein verehrter Herr,

Hoffentlich entſchuldigen Sie, daß ich Ihnen franzöſiſch ſchreibe, Sie können mir aber engliſch antworten. Ich hatte eine Unterhaltung mit dem Direktor Anderſen, der mir ſagte, daß Ihre gemeinſchaftlichen Verhandlungen zu nichts geführt haben, was ich perſönlich ſehr bedauere wie auch im Intereſſe der Sache. Ich bin ſicher, daß, wenn dieſe neue Geſellſchaft nicht auf beſondere Hinderniſſe geſtoßen wäre, Ihre Verhandlungen das erwünſchte Reſultat gehabt hätten. Es iſt ſo bedauerlich, daß Herr Anderſen ſich mit ſo viel anderen Sachen zu befaſſen hatte; wenn Sie und er allein die Angelegenheit behandelt hätten und, wenn es eine rein geſchäftliche Angelegenheit geweſen wäre, wäre das Abkommen ſicher ſofort zuſtande gekommen. Vielleicht finden Sie und Anderſen in einiger Zeit eine Grundlage, auf der Sie zuſammen arbeiten können. Ich lege perſönlich ſehr viel Wert darauf, eine Entente zwiſchen meiner Linie und der Ihrigen herbeigeführt zu ſehen, damit Sie als gute Freunde nebeneinander Hand in Hand arbeiten

können. Sie müſſen mir dabei helfen. Herr Anderſen iſt nach hier ſo befriedigt von Ihrer Liebenswürdigkeit zurückgekehrt. Eins darf ich Ihnen noch ſagen, dafür beſitze ich genügend Geſchäftserfahrung, wir beide bewundern Sie als Geſchäftsmann. Ich würde mich glücklich ſchätzen, wenn Sie hierher kämen, nur bitte ich, Ihren Beſuch einige Tage vorher anzukündigen. Mit den beſten Wünſchen für das neue Jahr und den Erfolg Ihrer Unternehmungen bin ich

Ihre ergebenſte
Marie"

„10. Febr. 1905.

Verehrter Direktor,

Ich bin ſo erfreut darüber, daß ich von Herrn Anderſen erfahren habe, daß ſeine Geſellſchaft und die Ihrige mit gleichen Intereſſen in Däniſch-Weſtindien und in Rußland zuſammen arbeiten wollen. Es iſt immer mein Gedanke geweſen, daß eine derartige Verſtändigung zwiſchen Ihnen und Herrn Anderſen gute Reſultate ergeben würde, und Sie dürfen ſicher ſein, daß Ihnen nicht nur meine perſönliche Hilfe und meine Sympathie zur Seite ſteht, ſondern auch die meiner Familie und die meiner ruſſiſchen Familie, die ſich alle ſo ſehr für dieſe Angelegenheit intereſſieren. Ich hoffe ſehr, daß ich Anfang März Sie in Hamburg ſehen werde, wenn ich nach Frankreich reiſe. Mit den beſten Empfehlungen Ihre ergebene
Marie."

Im Juni 1904, als der Dampfer „Prinzeſſin Victoria Luiſe" von der Kieler Woche um Skagen nach Hamburg fuhr, beſuchte Ballin Kopenhagen und traf dort die Prinzeſſin Marie und das Königspaar, das ihn auf dem Schloſſe Bernſtorff zur Tafel lud. Ein geſchäftliches Ergebnis hatten dieſe Verhandlungen im Jahre 1905 damit, daß ein gemeinſamer Betrieb für Weſtindien von der Packetfahrt zuſammen mit der

Däniſch-Weſtindiſchen Ko. eingerichtet wurde. Vier neue große Schiffe der däniſchen Geſellſchaft fuhren unter Regie der Packetfahrt, die der däniſchen Geſellſchaft eine jährliche Pacht zahlte, und damit nicht nur mehr Schiffsmaterial zur Verfügung hatte, ſondern auch eine Konkurrenz zwiſchen den beiden Geſellſchaften vermied.

Ferner erwarb die Geſellſchaft von den Dänen die Mehrheit der Aktien der „Ruſſiſch-Oſtaſiatiſchen Dampfſchiffahrts-Geſellſchaft“, um auch mit dieſer Geſellſchaft eine Intereſſengemeinſchaft herzuſtellen. Für dieſe letztere Angelegenheit hatte ſich auch der Deutſche Kaiſer intereſſiert, dem Anderſen bei Beſuchen des Kaiſers in Kopenhagen 1903 und 1905 über die Angelegenheit Vortrag hielt. Man ſtrebte ein enges geſchäftliches Zuſammenarbeiten zwiſchen Rußland, Deutſchland und Dänemark an, auch zur Entwicklung des ruſſiſchen Handels, für den man ein wirkſames Inſtrument in der Ruſſiſch-Oſtaſiatiſchen Geſellſchaft großziehen wollte. Leider war dieſe Intereſſengemeinſchaft für Rußland nicht von langer Dauer. Die ruſſiſche Bureaukratie machte Schwierigkeiten, wozu vielleicht auch beitrug, daß die Vertreter der Hamburg-Amerika Linie in Rußland nicht mit der nötigen Vorſicht operierten. Jedenfalls war die Hamburger Geſellſchaft von ihrer Beteiligung ſo wenig befriedigt, daß ſie ſchon im Jahre 1906 ſie nach Kopenhagen zurückverkaufte, und zwar mit einem erheblichen Verluſt. Die weſtindiſche Gemeinſchaft endete damit, daß die Packetfahrt die däniſchen Dampfer endgültig übernahm.

Eine gewiſſe Zuſammenarbeit brachte dann ſpäter noch die Aufnahme der Ruſſiſch-Oſtaſiatiſchen Geſellſchaft in den trans-

atlantiſchen Zwiſchendeckspool, und ferner hatte die Hamburg-Amerika Linie Gelegenheit, von techniſchen Erfahrungen der Däniſchen-Oſtaſiatiſchen Ko. zu profitieren. Dieſe Geſellſchaft hatte als erſte in der ganzen Welt den Bau von Motorſchiffen zur Spezialität gemacht, unterſtützt durch die Werft von Burmeiſter & Wain in Kopenhagen, die den Dieſelmotor, eine deutſche Erfindung, für den Schiffsbetrieb ausgeſtaltete, und der Oſtaſiatiſchen Ko. eine Flotte von ausgezeichneten Schiffen geliefert hat. Eines dieſer Schiffe erwarb ſpäter die Hamburg-Amerika Linie zu Studienzwecken. Glänzend rentiert hat ſich dieſe Eigenart der däniſchen Geſellſchaft im Kriege, weil ſie dadurch von den engliſchen Bunkerkohlen und allen mit deren Lieferung verbundenen Hinderniſſen vollſtändig unabhängig war. Die Einſeitigkeit der däniſchen Werft, die einen beſtimmten Motortyp konſequent ausbaute, hatte dieſes große Reſultat erzeugt, während man ſich in Deutſchland jahrelang in Verſuchen mit den verſchiedenſten Typen erſchöpfte. Das Beſſere erwies ſich hier als der Feind des Guten. Erſt der Bau der zahlreichen Unterſeeboote im Kriege hat die deutſche Technik auf dieſem Gebiete gewaltig gefördert und ſie dann allerdings zu großen Leiſtungen befähigt.

Im Jahre 1904 brach der Krieg zwiſchen Rußland und Japan aus. Er wurde für die Packetfahrt von derartiger Bedeutung, daß man ihn faſt als die Quelle einer Wiedergeburt bezeichnen kann. Denn er gab ihr die Möglichkeit zum Verkauf einer ganzen Reihe von Dampfern mit erheblichem Gewinn und gleichzeitig zu einem Kohlenlieferungsgeſchäft von gewaltigem Umfange. Durch die Schiffsankäufe

ſchaffte die ruſſiſche Regierung ſich eine Anzahl Hilfskreuzer zur Kontrolle und Störung des japaniſchen Handels. Außerdem waren die Schiffsankäufe ebenſo wie das große Kohlenlieferungsgeſchäft dazu beſtimmt, die Ausfahrt der baltiſchen Kriegsflotte nach Oſtaſien zu ermöglichen. Zur Kennzeichnung der Größe und der Schwierigkeit dieſes Geſchäfts ſeien einige Mitteilungen eingeſchaltet, die ſich in Ballin'ſchen Aufzeichnungen darüber befinden.

„Mai 1904.

Eine Angelegenheit, die noch viel mehr als die ungariſche (die Konkurrenz der Cunard-Linie von Ungarn) meine Tätigkeit und meine Nerven in Anſpruch nimmt, ſind die Verhandlungen, welche wir mit der ruſſiſchen Regierung über den Verkauf von Schnelldampfern uſw. für Kriegszwecke führen. Ich hatte ſchon am erſten Weihnachtstage Vertreter nach St. Petersburg geſchickt, um bei der Regierung Schritte zu tun für den Fall, daß Handelsdampfer für die Kriegszwecke von ruſſiſcher Seite erworben werden ſollten. Seit der Zeit ſind, mit Unterbrechung von wenigen Wochen, unſere Herren in St. Petersburg tätig, und es hat ſich eine außerordentliche, telegraphiſche Verhandlung ergeben, welche bisher ſchon zu dem feſten Verkaufe und zu der Abnahme des „Fürſt Bismarck“ und der „Belgia“ führte. Ebenſo iſt auch die „Auguſta Victoria“, welche gegenwärtig noch hier liegt, um Dockungsarbeiten vorzunehmen, an Rußland verkauft, und die beſten Ausſichten beſtehen dafür, daß die „Columbia“ gleichfalls in ruſſiſchen Beſitz übergehen wird.

Mit dieſen Verkäufen ſind natürlich große Fahrplanänderungen und Unannehmlichkeiten mannigfachſter Art verbunden. Eine beſondere Unannehmlichkeit war es, daß der „Fürſt Bismarck“ der Firma Cook für eine Exkurſion von 500 Mitgliedern der Sonntagsſchule von Marſeille aus verchartert war, und daß, um ihn frei zu machen, die

„Auguſta Victoria“ ihre übliche Orientreiſe in Neapel unterbrechen und die „Columbia“ für ſie einſpringen mußte.

Mit der „Columbia“ begab ich mich am 24. März von Hamburg über Gibraltar nach Neapel, wo ich am 31. März eintraf. Ich überwachte dort perſönlich die Ordnung der Angelegenheiten, die ſich mit Bezug auf die Umänderung des Fahrplans ergaben, und gehe, mit den Paſſagieren zuſammen, mit der „Columbia“ nach Genua weiter. In Genua inſtalliere ich an Bord einen Ingenieur, den die ruſſiſche Regierung geſandt hat, um die Reiſe der „Columbia“ nach New York mitzumachen und fahre dann nach Nizza, wo ich einen etwa 17tägigen Urlaub genieße, der allerdings durch geſchäftliche Korreſpondenzen und Konferenzen außerordentlich illuſoriſch gemacht wird. Ich befinde mich dort gleichzeitig in der ärztlichen Behandlung des Profeſſors Schweninger, den ich ſchon einige Zeit vorher in Berlin konſultiert hatte....

.....Unſer großer Kohlenkontrakt mit der ruſſiſchen Regierung iſt inzwiſchen noch erheblich vermehrt worden. Die Ausführung des Vertrages macht mir aber viel Sorgen, weil natürlich die engliſchen Blätter, beſonders die „Times“, dieſen Vorwand benutzen, um die Neutralität Deutſchlands zu verdächtigen. Bei der Schwäche unſerer Regierung wirken dieſe Artikel natürlich ſehr unerfreulich. Ich hatte Gelegenheit, die Sache mit dem Reichskanzler am Freitag, den 23. September, in Homburg zu beſprechen. Der Reichskanzler äußerte ſich ſehr beſorgt über die Kohlenverſorgung, weil er außerdem noch ein langes warnendes Telegramm des deutſchen Botſchafters in Japan erhalten hat. Ich habe dem Reichskanzler geſagt, daß er auf die Größe des uns erwachſenden Schadens gar keine Rückſicht zu nehmen brauche, daß vielmehr da, wo die Intereſſen des Reiches in Frage kämen, wir für unſere Intereſſen keine Rückſicht verlangen, und daß alſo, wenn die deutſche Regierung glaubt, daß es im Intereſſe des Reichs geboten ſei, von der Ausführung des Vertrages Abſtand zu nehmen, ich nur bäte, einen bezüglichen Befehl an uns ergehen zu laſſen. Ohne einen ſolchen Befehl hätte ich natürlich kein Recht, von

einem unter völlig legalen Verhältniſſen geſchloſſenen Vertrage zurückzutreten. Ich machte den Reichskanzler aber gleichzeitig darauf aufmerkſam, daß Deutſchland, wenn es zu dieſem Schritt ſich veranlaßt ſähe, die Gefahr liefe, ſich zwiſchen zwei Stühle zu ſetzen, denn, während man infolge der engliſchen Hetzereien kaum in Japan eine andere Stimmung erzeugen könne, wäre die Sache für Rußland ein geradezu vernichtender Schlag, denn Rußland würde unter ſolchen Verhältniſſen nicht in der Lage ſein, die baltiſche Flotte hinauszuſenden.

Von Frankfurt aus begab ich mich nach Berlin, um auf Wunſch des Reichskanzlers mit dem Auswärtigen Amt noch über die Kohlenangelegenheit zu verhandeln. Ich hatte eine lange Konferenz mit Richthofen . . . . .

. . . . . 1. Oktober 1904. Inzwiſchen haben unſere Geſchäfte für die ruſſiſche Regierung guten Fortgang genommen, und faſt meine ganze Aufmerkſamkeit nehmen dieſe mit viel Aufregung verknüpften Transaktionen in Anſpruch. Sie machen eine große Zahl von Reiſen für mich nach Berlin notwendig, weil ich es nicht nur für loyal, ſondern auch für durchaus zweckdienlich halte, das Auswärtige Amt über das, was ich unternehme, nicht im unklaren zu laſſen. Mehrere unſerer Herren machen eine ganze Reihe von Reiſen zwiſchen St. Petersburg und Hamburg, und faſt täglich finden morgens Konferenzen der Direktoren über die Lage der Dinge, veranlaßt durch die faſt täglich einlaufenden Telegramme aus Petersburg, ſtatt. Um die Kohlenkontrakte auszuführen, haben wir eine große Zahl von fremden Schiffen chartern müſſen, ſo daß zeitweilig bis zu 80 Dampfern für die Ruſſen unterwegs ſind. Zu dem Verkaufe der alten Schnelldampfer und der „Belgia“ kommt noch der endgültige Verkauf der „Palatia“ und „Phoenicia“ an Rußland, ſowie der von 9 anderen Dampfern unſerer Geſellſchaft, darunter „Belgravia“, „Aſſyria“, „Adria“ und „Granada“ (die übrigen ſind Frachtdampfer meiſtens aus dem weſtindiſchen Dienſte), gleichfalls an die ruſſiſche Regierung, aber mit dem Recht des Rückverkaufs an uns. Die große Aufgabe, welche wir über-

nommen haben, nämlich die bis dahin faſt für unmöglich gehaltene Überführung eines ſo mächtigen Geſchwaders wie dasjenige der ſogenannten Baltiſchen Flotte von Europa nach Oſtaſien, haben wir glücklich gelöſt. Die Flotte iſt, ohne feſte Kohlenſtationen zu beſitzen, lediglich durch die richtige Dispoſition von Dampfern und durch die Übergabe der Kohlen teilweiſe auf offenen Reeden, glücklich nach Oſtaſien gebracht worden. Daß ſie dort in der Koreaſtraße ein ſo unrühmliches Ende fand, kann ſicher nicht die Größe der Leiſtung beeinträchtigen, welche wir in der Bekohlung der Flotte auf dieſer weiten Strecke vollbracht haben, und mit welcher wir Erfahrungen geſammelt haben, die auch für die deutſche Regierung von hohem Werte ſind. Der Gewinn, den wir bei dem Kohlengeſchäft erzielt haben, iſt ein recht erheblicher, wenn er auch nicht exorbitant erſcheint im Hinblick auf die außerordentliche Arbeitsleiſtung und auf das ungewöhnliche Riſiko."

Was dieſe Unternehmung geſchäftlich für die Hamburg-Amerika Linie bedeutete, kennzeichnen am beſten einige Ziffern. Die Geſellſchaft kaufte bzw. erbaute in den Jahren 1904 und 1905 nicht weniger als 21 Dampfer für einen Geſamtpreis von 22½ Millionen Mark und hatte Mitte 1905 noch 19 Dampfer mit einem Geſamtpreis von 52 Millionen Mark im Bau, darunter die beiden großen Paſſagierdampfer „Amerika" und „Kaiſerin Auguſte Victoria" für die Nordamerika-Fahrt, ferner große Dampfer für die Mexiko-, die Laplata- und die Oſtaſien-Fahrt. Von den Koſten dieſer Neuanſchaffungen konnte ſie 24 Millionen Mark aus ihren Schiffsverkäufen decken, ferner eine beträchtliche Summe aus Betriebsgewinnen, den Reſt aus einer Prioritätenausgabe. Erſt das Jahr 1913 hat ihr wieder einen ähnlich ſtarken Zuwachs an Schiffsmaterial gebracht. Es war aber nicht nur der Zuwachs an Material, ſondern es war

vor allem die völlige Neugeſtaltung des Nordamerika-Dienſtes durch die Einſtellung der beiden großen Dampfer „Amerika“ und „Kaiſerin Auguſte Victoria“, was die „Wiedergeburt“ kennzeichnete. Damit folgte auf die Periode der Schnelldampfer eine andere, die bezeichnet wurde durch den langſameren, für den Paſſagier durch eine außerordentliche Bequemlichkeit ausgezeichneten Schiffstyp, eine bahnbrechende Neuerung, die dem Dienſte der Geſellſchaft eine gewaltige Anziehungskraft und eine hohe Rentabilität brachte. Die Gewinne aus dieſem ruſſiſchen Geſchäft trugen auch dazu bei, für die Geſellſchaft die Einbuße durch den ſcharfen Konkurrenzkampf mit der Cunard-Linie weniger fühlbar zu machen. Sie war trotz dieſes Konkurrenzkampfes in der Lage, ihre Dividende im Jahre 1904 auf 9% und im Jahre 1905 ſogar auf 11% zu ſteigern.

Das Jahr 1904 brachte dann noch eine beſondere Beſchäftigung in Geſtalt der Truppentransporte für Deutſch-Südweſt-Afrika, das Jahr 1905 wieder eine Auseinanderſetzung mit dem Norddeutſchen Lloyd. Sie entſtand dadurch, daß von Bremen aus eine Konkurrenz zu der Hamburger Kosmos-Linie ins Leben gerufen wurde, mit der ſeit dem Jahre 1900 die Packetfahrt in eine Intereſſengemeinſchaft nach der Weſtküſte Amerikas getreten war, und endete mit der Herſtellung einer Intereſſengemeinſchaft für dieſe und mit einer Vereinbarung zwiſchen dem Lloyd und der Packetfahrt, wonach in Zukunft Differenzen einer ſchiedsrichterlichen Entſcheidung unterbreitet werden ſollten. Dieſer Streit hat damals

viel Staub aufgewirbelt, ſo daß auch die Regierung und der Kaiſer ſich veranlaßt ſahen, auf eine Beilegung hinzuwirken.

Nachdem das Jahr 1906 noch die Begründung einer Linie nach dem Perſiſchen Golf gebracht hatte im Zuſammenhang mit den wachſenden deutſchen Intereſſen nach dieſer Weltgegend, brachte das Jahr 1907 abermals einen Konkurrenzkampf auf dem bisher von der Woermann-Linie allein betriebenen Gebiete der Weſtafrika-Fahrt. Eine Hamburger Reederei, deren Dampfer von der Woermann-Linie im Zuſammenhang mit den großen von ihr zu bewältigenden Transporten für Deutſch-Südweſt gechartert worden waren, benutzte die dabei geſammelte Erfahrung, um der Woermann-Linie Konkurrenz zu machen, und wurde ſchließlich von Bremen unter Beteiligung des Norddeutſchen Lloyd aufgekauft. Als Gegenzug ſchloß die Woermann-Linie eine Intereſſen-Gemeinſchaft mit der Hamburg-Amerika Linie. Auch auf dieſem Gebiete kam dann nach einiger Zeit eine Hamburg-Bremer Verſtändigung zuſtande.

So gewann die Packetfahrt eine Beteiligung auch an der afrikaniſchen Fahrt, die ihr Begründer, Adolph Woermann, mit eiferſüchtiger Liebe großgezogen und vor fremdem Einfluß zu bewahren bemüht geweſen war. In ihrem inneren Weſen, in der eiferſüchtigen Liebe zu ihrem Unternehmen, waren Ballin und Adolph Woermann einander gleich, ſo verſchieden ſonſt auch ihre Charaktere waren. Beide geſchäftlich wagemutig bis zum äußerſten, aber in ganz verſchiedener Atmoſphäre aufgewachſen und groß geworden, der eine darauf angewieſen, wo Kampf und Gewalt nichts nützten, mit Klugheit ſeinen Weg

durch Widerſtände hindurch zu finden, der andere ein Pionier auf kolonialem Gebiet, ein König in ſeinem afrikaniſchen Reich, ein Erſchließer von Neuland, verbittert und in ſeiner inneren Kraft gebrochen, als die Verhältniſſe ihn zwangen, mit anderen zu teilen. Bei ſeinem Tode hat ihm Ballin in der Preſſe einen Nachruf gewidmet, der vielleicht die beſte Charakteriſtik des bedeutenden Mannes war und nicht der Vergeſſenheit anheimfallen ſollte. Er ſei deshalb hier wieder aufgenommen.

„Mit Adolph Woermann iſt ein Mann dahingegangen, der das Urbild eines Hanſeaten war. Der Staatsſekretär Dernburg ſelbſt ſagte mir einſt, daß er ſich wohl bewußt ſei, daß ſeine Leiſtungen für die Kolonien niemals diejenigen erreichen könnten, die Adolph Woermann unter den denkbar ſchwierigſten Verhältniſſen vollbracht habe.

„Wohl nie hat ein Privatreeder ſolchen Wagemut gezeigt, wie wir ihn in der Woermannſchen Reederei verkörpert ſehen. Ohne ſtaatliche Subvention, im Gegenteil unter Überwindung von Hemmungen mannigfachſter Art, wie ſie vom grünen Tiſch zu kommen pflegen, hat Woermann die Verbindung zwiſchen Deutſchland und ſeinen afrikaniſchen Kolonien in einer Weiſe ausgebaut, an welche man ſelbſt in England nicht heranreichen kann. Verluſtreiche Jahre haben ſeinen Wagemut nie erſchüttert, er hatte ſein Ziel feſt im Auge, und faſt mit jedem Schiffe, das er im Intereſſe der Verbindung des Mutterlandes mit ſeinen Kolonien erbauen ließ, ſchaffte er etwas Vollkommeneres und ſteigerte das ungeheure Riſiko, das er perſönlich auf ſich zu nehmen hatte. Er trieb praktiſchen Patriotismus, ohne auf die Hilfe anderer und beſonders ohne auf die Hilfe des Staates zu rechnen.

Und nun iſt er geſtorben in Verbitterung. Konnte ſeine hünenhafte Geſtalt uns ſchon an den Eiſernen Kanzler erinnern, ſo trat eine Weſensähnlichkeit in den letzten Jahren frappant hervor. Es iſt bekannt, daß man Woermann nach Abſchluß der kriegeriſchen Wirren in den Kolonien den Vorwurf machte, er habe das Reich übervorteilt.

Dieſen Vorwurf hat er nie verwunden, und wenn die Leute, die damals gegen ihn zu Felde zogen, auch darauf hinweiſen können, daß das Schiedsgericht, welches die Anſprüche des Reiches prüfen ſollte, einen Teil dieſer Forderungen als richtig anerkannt habe, ſo iſt das eine unzureichende Verteidigung. Denn klar iſt nur geworden, daß Woermann, der allem Bureaukratismus abhold war und auch juriſtiſchen Rat bei Abſchluß ſeiner Verträge nie in Anſpruch genommen hat, bei dieſen Verträgen mit dem Reich nicht diejenige Sorgfalt hatte walten laſſen, welche in ſeinem Intereſſe notwendig geweſen wäre. Daß er das Reich übervorteilt und Rieſengewinne ſozuſagen aus der Not des Reiches gezogen habe, wird durch die Tatſachen auf das ſchärfſte widerlegt. Er hatte ſich der Aufgabe, die Kriegstransporte zu beſorgen, mit der ihm eigenen Großzügigkeit gewidmet, und hat dieſe Aufgabe glänzend gelöſt. Um dieſe unübertreffliche Leiſtung durchführen zu können, hatte er ſeine Flotte um eine große Zahl von Schiffen verſtärkt, und die Folge davon war, daß nach Erledigung der Aufgabe Woermann ſelbſt einſehen mußte, daß er ſeine Kräfte überſchätzt hatte. Die Tarife, welche Woermann mit dem Reiche vereinbart hatte, ſind damals von meinem verſtorbenen Kollegen, dem Generaldirektor des Norddeutſchen Lloyd, Dr. Wiegand, und von mir ſelbſt als durchaus angemeſſen begutachtet worden, im Gegenteil, wir beide haben erklärt, daß unſere Geſellſchaften zu dieſen Sätzen die Leiſtungen, welche Woermann übernommen hatte, nur mit einer geringen Anzahl von Expeditionen übernehmen würden. Woermann hat alles andere bewältigt, und ſah nach Abſchluß dieſer gewaltigen Leiſtung ſich genötigt, einen Teil der übergroßen Laſt, welche er dadurch auf ſeine Schultern geladen hatte, auf die Hamburg-Amerika Linie überzuleiten.

„Sein eiſerner Wille wäre auch ohne dieſe Mitwirkung mit der Sache fertiggeworden. Inzwiſchen hatte man aber angefangen, ihn mit Kot zu bewerfen, und als die Regierung offiziell Stellung gegen ihn genommen hatte, trat bei ihm jene Verbitterung ein, von welcher ich vorhin geſprochen habe. Alle, welche ihm während der letzten

Jahre haben nahe ſein dürfen, werden es nicht ohne aufrichtige Trauer bemerkt haben, wie dieſer große Vaterlandsfreund zum bitteren Kritiker geworden war. Dieſe große Enttäuſchung hat auch ſeine Geſundheit gebrochen, und in den letzten Jahren haben wir ihn nur noch als kranken Mann geſehen.

„Es iſt das Tragiſche im Leben Adolph Woermanns, daß dieſe eigenrichtige, ſtarke und nur auf ſich vertrauende Perſönlichkeit das große Werk, das ſie auf ſich genommen hatte, ſchließlich doch nicht allein hat tragen können, und daß ihrem, im tiefſten Sinne des Wortes patriotiſchen Wirken mit Undank gelohnt worden iſt. Das ſoll uns nicht hindern, dem großen Vaterlandsfreund und tatkräftigen Politiker, dem hamburgiſchen Patrioten, dem wahrhaft königlichen Kaufmann und dem größten, wagemutigſten und opferfreudigſten Privatreeder, den die Hanſeſtädte jemals geſehen haben, den Zoll unſerer Anerkennung darzubringen und ihm eine herzliche Dankbarkeit für alle Zeiten zu bewahren.

„Holt die Flagge auf Halbſtock, Ihr Hanſeaten, der größte Hanſeat iſt tot!“

Um die Aufzählung der vielen Konkurrenzkämpfe im erſten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts zu vervollſtändigen, ſei hier gleich noch die Konkurrenz erwähnt, die im Jahre 1909 der ſogenannte „Fürſtenkonzern“ im Bunde mit der Hamburger Firma, die ſchon die Woermann-Linie bekämpft hatte, unternahm, und zwar in der Fahrt von Antwerpen nach dem La Plata. Dieſe Konkurrenz endete mit einem Aufkauf der Reedereiunternehmungen des Fürſtenkonzerns, der nicht lange danach ſeine geſchäftliche Karriere mit einer finanziellen Kataſtrophe beendete, die den beteiligten fürſtlichen Familien Hohenlohe und Fürſtenberg gewaltige Vermögenseinbußen brachte, und deren Einzelheiten wohl noch in der Erinnerung

ſind. Darauf hier einzugehen, würde auch zu weit führen. Erwähnt ſei nur noch, daß im Zuſammenhang mit der Beilegung dieſer Konkurrenz von den beiden großen deutſchen Linien der preußiſchen Regierung gegenüber die Verpflichtung übernommen wurde, dem Hafen von Emden überſeeiſche Verbindungen zu ſchaffen, namentlich auch eine Verbindung für den Zwiſchendecksverkehr nach Nordamerika. Dieſe Verbindungen waren eben erſt aufgenommen worden, als der Krieg ausbrach und ihnen ein Ende ſetzte.

Einen großen Fortſchritt brachte dieſe Zeit dem transatlantiſchen Pool. Nach dem Friedensſchluß mit der Cunard-Linie waren noch verſchiedentliche Störungen des friedlichen Verhältniſſes unter den Linien erfolgt, u. a. durch eine Konkurrenz der ruſſiſchen Freiwilligen Flotte, der mit Hilfe der Ruſſiſch-Oſtaſiatiſchen Dampfſchiffahrts-Geſellſchaft entgegengetreten wurde, durch eine zeitweilige Kündigung des Zwiſchendeckspools ſeitens einiger engliſcher Linien und endlich durch Differenzen der Hamburg-Amerika Linie mit dem Norddeutſchen Lloyd. Außerdem ſtrebte die Hamburger Linie eine Reform der Poolanteile an, da ſie der Anſicht war, daß die vor 15 Jahren feſtgeſetzten Anteile nicht mehr dem gänzlich verſchobenen Größenverhältnis zwiſchen den beiden deutſchen Linien entſprächen. Im Februar 1908 fanden alsdann unter dem Vorſitz Ballins mehrtägige Verhandlungen in London unter Teilnahme aller großen engliſchen und kontinentalen Linien ſtatt, ſowie auch der Canadian Pacific Eiſenbahn, die zur Gründung der „Atlantic Conference“ oder des ſogenannten „General Pool“ führten, dem im folgenden Jahre ein Pool für den Mittel-

meerverkehr folgte. Beide Vereinbarungen wurden dann im Jahre 1911 erneuert.

Damit war ein so umfassendes Vertragsverhältnis geschaffen, wie es bisher unter den Reedereien überhaupt noch nicht bestanden hatte. Spätere Sonderabkommen mit den russischen und skandinavischen Linien vervollständigten das Netz.

Um die Bedeutung des Vertragssystems zu zeigen, das vor Kriegsausbruch bestand, durch den Krieg aber gänzlich zerstört worden ist, sei hier noch eine kurze Übersicht über die wichtigsten Poolverträge, an denen die Hamburg-Amerika Linie beteiligt war, eingeschaltet.

A. Passage-Pools.

1. Atlantic Conference. Umfaßte den Zwischendeckverkehr von nordeuropäischen und atlantischen Häfen bis zur Straße von Gibraltar nach den Vereinigten Staaten und Kanada und umgekehrt. Mitglieder:

Hamburg-Amerika Linie, Hamburg,
Holland-Amerika Linie, Rotterdam,
Norddeutscher Lloyd, Bremen,
Red Star Line, Antwerpen,
Allan Line, U.S. service, Glasgow,
Anchor Line, Liverpool,
American Line, Dominion Line, White Star Line } I.M.M. Co.
Cunard Line, Liverpool.

Angeschlossene Linien (Sondervertrag mit den kontinentalen Linien):

Compagnie Générale Transatlantique,
Austro-Americana, Trieſt,
Ruſſiſche Amerika-Linie, Libau,
Det Forenede Dampſkibs-Selſkab (durch Sondervertrag mit den britiſchen Linien alliiert), Kopenhagen.

2. Mediterranean Conference. Umfaßte den Verkehr von allen mittelländiſchen Häfen nach den Vereinigten Staaten und Kanada und umgekehrt ſowie denjenigen italieniſchen und orientaliſchen Zwiſchendecksverkehr, der ſich über die Kanalhäfen, wie Le Hâvre und Cherbourg, bewegte. Mitglieder:

Gruppe 1, Italieniſche Linien.
Navigazione Generale Italiana,
La Veloce,
Lloyd Italiano,
Lloyd Sabaudo,
Siculo Americana,
Italia.

Gruppe 2, Von italieniſchen Häfen fahrende fremde Linien.
Anchor Line,
Fabre Line,
Hamburg-Amerika Linie,
Norddeutſcher Lloyd,
White Star Line.

Gruppe 3, Angeſchloſſene Linien.
Compagnie Générale Transatlantique,

Cia. Trasatlantica Española,
Cunard Line, Mittelmeer-Dienſt,
Auſtro-Americana,
American Line und White-Star Line
(für den Verkehr heimwärts über Cherbourg, Kanal-Dienſt.)
Hellenic Transatlantica S.N.Co. } Griechiſcher und
National S.N.Co. of Greece } oriental. Verkehr

3. Peninſular Conference. Umfaßte den Verkehr zwiſchen ſpaniſchen und portugieſiſchen Häfen der Atlantiſchen Küſte nach Braſilien und Argentinien.

Mitglieder: a) des Braſil-Pools:
Chargeurs Réunis,
Hamburg-Amerika Linie,
Hamburg-Südamerikaniſche D. G.
Koninklijke Hollandſche Lloyd,
Lamport & Holt,
Meſſageries Maritimes,
Norddeutſcher Lloyd,
Pinillos Izquierdo & Co.,
Pacific Steam Navigation Company,
Royal Mail Steam Packet Company.

b) des La Plata-Pools:
Chargeurs Réunis,
Compania Trasatlantica,
Hamburg-Amerika Linie,
Hamburg-Südamerikaniſche D. G.
Houlder Line,

Houſton Line,
Koninklijke Hollandſche Lloyd,
Lamport & Holt,
Meſſageries Maritimes,
Norddeutſcher Lloyd,
Pinillos Izquierdo & Co.,
Argentine Cargo Line Ltd.,
Pacific Steam Navigation Company,
Royal Mail Steam Packet Company.

4. Britiſch & Continental Conference. Umfaßte den Verkehr von nordeuropäiſchen Häfen nach Braſilien und Argentinien.

Mitglieder: Hamburg-Amerika Linie,
Hamburg-Südamerikaniſche D. G.,
Norddeutſcher Lloyd,
Koninklijke Hollandſche Lloyd,
Royal Mail Steam Packet Company,

Angeſchloſſen durch Sondervertrag mit den deutſchen Linien:
Auſtro-Americana für den Verkehr von Trieſt.

B. Frachten-Pools.

1. Nordatlantiſcher Frachten-Pool. Umfaßte den Verkehr von deutſchen, belgiſchen und holländiſchen Häfen nach den Vereinigten Staaten.

Mitglieder: Hamburg-Amerika Linie,
Holland-Amerika Linie,
Norddeutſcher Lloyd,
Red Star Line.

2. Deutſcher Frachten-Pool nach Braſilien.

Mitglieder: Hamburg-Amerika Linie,
Hamburg-Südamerikaniſche D. G.
Norddeutſcher Lloyd.

3. Frachten-Pool nach dem La Plata. Von deutſchen, holländiſchen und belgiſchen Häfen.

Mitglieder: Hamburg-Amerika Linie,
Hamburg-Südamerikaniſche D. G.
Deutſche Dampfſchiffahrts-Geſellſchaft „Hanſa“,
Norddeutſcher Lloyd.

Angeſchloſſen für den Frachtverkehr ab Antwerpen durch Sondervertrag: (Antwerp-River Plate Pool).
Houlder Bros. & Co. Ltd.,
Lamport & Holt,
Prince Line, Ltd.

4. China & Japan and Straits Frachten-Pools für den Heimwärts-Verkehr.

Mitglieder: Hamburg-Amerika Linie,
Peninſular & Oriental Steam Navigation Company,
Ocean Steamſhip Company,
China Mutual Line,
Nippon Yuſen Kaiſha,
Glen Line,
Shire Line,
Ben Line,
Shell Line.

In dem Auf und Ab der geſchäftlichen Konjunktur bildete das Jahr 1908 für die Reederei einen Markſtein mit einem Tiefpunkt, der in ſeinen Folgeerſcheinungen nur mit der Cholerazeit vergleichbar iſt. Bereits im zweiten Halbjahr 1907 brach die bis dahin glänzende Konjunktur zuſammen, über die ganze Welt verbreitete ſich eine in ſolchem Umfange und ſolcher Allgemeinheit ſeltene wirtſchaftliche Depreſſion. Kein Zweig des Reedereigeſchäfts, weder Fracht noch Paſſage, blieb davon verſchont, zu Hunderten ſammelten ſich die beſchäftigungsloſen Dampfer in den großen Häfen an. Auch in den Hafenanlagen der Hamburg-Amerika Linie in Kuhwärder lagen ſie reihenweiſe angebunden. Mit der ſchärfſten Sparſamkeit in den Ausgaben ſuchte Ballin dem gewaltigen Ausfall an Einnahmen zu begegnen, keine Ausgabe, und war ſie noch ſo klein, die nicht unbedingt nötig war, wurde bewilligt, immer und immer wieder die Abteilungsleiter darauf hingewieſen, daß größte Sparſamkeit im Betriebe und die wirtſchaftlichſte Ausnutzung des Dampfermaterials das Gebot der Stunde ſei. Trotzdem ließ ſich eine Rentabilität nicht erzielen, das Unternehmen mußte für 1908 auf die Verteilung einer Dividende verzichten. Auch die Bautätigkeit wurde eingeſtellt, ein großer Paſſagierdampfer, der bei Harland & Wolff gebaut werden ſollte, annulliert.

Langſam begann dann im Jahre 1908 eine Beſſerung, die ſich bald verſtärkte, ſo daß die ſchlimme Zeit ſchneller überwunden wurde, als man geglaubt hatte. Sie hatte zudem das Gute gehabt, daß ſie die Reedereien alleſamt bereitwilliger zu Verſtändigungen machte und die Konkurrenzen verſchwinden

ließ, auch der „General-Pool“ war ja eine Frucht dieſer Zeit. Um ſo reicher war dann die Ernte in den folgenden guten Jahren, die den Höhepunkt der Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie bezeichneten mit guten Erträgniſſen für die Aktionäre und vor allem einer ſehr ſtarken inneren Konſolidierung des Unternehmens. Die Bilanzen wurden von Jahr zu Jahr beſſer, ſichtbare und unſichtbare Reſerven nahmen zu, Hand in Hand mit einer für eine Schifffahrtsgeſellſchaft ungewöhnlichen Liquidität der Mittel. Mit Recht konnte der damalige Vorſitzende des Aufſichtsrats in einer der Bilanzſitzungen dieſer Jahre feſtſtellen, daß die Geſellſchaft noch niemals eine ſo gute Bilanz gehabt habe.

Alsbald nach der Depreſſion begann dann auch wieder die Bautätigkeit. Zunächſt nur ſehr zögernd mit der Beſtellung eines Frachtdampfers von der bis dahin ungewöhnlichen Größe von 12 000 Tonnen Tragfähigkeit bei Harland & Wolff in Belfaſt zu einem ebenſo ungewöhnlich billigen Preis. Es war nahezu der Rekord der Billigkeit, und man bewunderte den Mut der Werft, die Bauten zu ſolchen Bedingungen übernahm. Indes war ſie nicht die allein wagemutige, es ſchloß ſich ihr ſogleich auch eine deutſche Werft, der Bremer Vulkan, an, mit einem ähnlichen Angebot, denn auch die deutſchen Werften hatten Mangel an Arbeit. Das Reſultat der Arbeit dieſer beiden Werften war ein Typ von Frachtdampfern, der ſich beſonders in der oſtaſiatiſchen Fahrt ausgezeichnet bewährt und reiche Früchte getragen hat.

Allmählich erwachte auch auf anderem Gebiete wieder der Wagemut. Insbeſondere drängten die Verhältniſſe in der nord-

amerikaniſchen Fahrt zu neuen Taten. Die beiden Dampfer „Amerika“ und „Kaiſerin Auguſte Victoria“ hatten ſich ausgezeichnet bewährt, aber was neben ihnen in dem Paſſagierdienſt der Geſellſchaft nach New York lief, um die wöchentlichen Abfahrten zu beſtreiten, war nicht gleichklaſſig. Das geplante vergrößerte Schweſterſchiff war 1908 abbeſtellt worden. Inzwiſchen hatten andere Reedereien hochwertige Schiffe herausgebracht, insbeſondere hatten ſich die beiden großen Turbinendampfer der Cunard-Linie, „Luſitania“ und „Mauretania“, glänzend bewährt, und die White Star Line baute den Rieſendampfer „Olympic“, dem zwei Schweſterſchiffe mit den ſtolzen Namen „Titanic“ und „Gigantic“ folgen ſollten. Dieſem Beiſpiel ſchickte ſich die Cunard-Linie an mit dem Bau der „Aquitania“ zu folgen. Man war alſo im Begriff, dem reiſenden Publikum wieder Neues, nie Geſehenes zu bieten. Da konnte wohl die Packetfahrt nicht zurückbleiben, und Ballin begann ſich mit den Plänen eines Neubaus zu beſchäftigen, der naturnotwendig von dem Beſten ausging, was die Konkurrenz zu bieten beſchloſſen hatte, der „Olympic“. So entſtanden mit Hilfe des Stettiner Vulkan, der in einem überaus ſcharfen Wettbewerb ſich den Auftrag für das erſte Schiff ſicherte, und für die beiden Schweſterſchiffe in der Zuſammenarbeit mit Blohm & Voß die Entwürfe für die drei „Imperator“-Dampfer. Nach ihrer Geſchwindigkeit waren es Schnelldampfer der alten Art, nach ihrer Einrichtung eine Vereinigung dieſes Typs mit dem inzwiſchen geſchaffenen der „Kaiſerin“, in ihrer geſchäftlichen Grundlage eine Neuerung inſofern, als nicht mehr Fracht uud Zwiſchendeck die Baſis der Rentabilität bildeten, ſondern die Kajüte. Eine gutbeſetzte

Kajüte „trug“ das Schiff, d. h. ſicherte ſeine Rentabilität. Darum wurde bei ihrem Bau und ihrer Einrichtung alles getan, was nur erfunden werden konnte, um das Kajütspublikum anzuziehen. Der Bau dieſer Schiffe war eine gewaltige Leiſtung der deutſchen Technik, mit Stolz konnte der Senior der Firma Blohm & Voß bei dem Stapellauf der „Vaterland“ ſagen, daß es das größte Schiff der Welt ſei, gebaut auf dem größten Helgen, daß es unter dem größten Kran ſeine Ausrüſtung erhalten und im größten Schwimmdock gedockt werden würde! Ein Höhepunkt im Leben Ballins und ſeiner Geſellſchaft war der Stapellauf des dritten und größten Schiffes, des „Bismarck“, das die Enkelin des Fürſten taufte, in Wirklichkeit der Kaiſer. Denn die Flaſche Schaumwein, die das Schiff „taufen“ ſollte, zerſchellte nicht, als ſie von der Hand der jungen Dame in Bewegung geſetzt wurde, und dann warf ſie der Kaiſer mit kräftigem Schwung gegen den Steven des gewaltigen Schiffes. Es war immer einer der Herzenswünſche Ballins auf politiſchem Gebiete geweſen, auch die letzte Erinnerung an den unſeligen Zwiſt zwiſchen Kaiſer und Kanzler zu tilgen, ſoweit es möglich war. Dem Andenken des Fürſten, den er glühend verehrte, das größte Produkt ſeiner Arbeit zu weihen, war ihm eine große Freude, daß der Kaiſer dem gern zuſtimmte, eine noch größere. Wie ſehr hatte er die unglückliche „Regie“ bedauert, die bei dem erſten Beſuche des Kaiſers nach der Enthüllung des Bismarck-Denkmals in Hamburg den Kaiſer bei dem Denkmal vorbeiführte, ohne ihn es beſichtigen zu laſſen! Das müſſe ja den Eindruck erwecken, als wenn der Kaiſer abſichtlich vorbeigefahren wäre. „Hätte ich dem Kaiſer vorher nur ein Wort ſagen können,

er wäre ſofort hinaufgefahren!“ ſagte er mir nach dieſem Beſuch. Aber die „gute Regie“, die im Leben der Fürſten eine ſo große Rolle ſpielt, ſo viele Fehler vermeiden und Schwächen verdecken kann, wie oft hat ſie dem Kaiſer gefehlt!

Aus dem Bau der Imperatoren, die eine außergewöhnliche Vergrößerung des in der nordamerikaniſchen Fahrt verwandten Schiffsraums bedeuteten, entſtand wieder eine Meinungsverſchiedenheit mit dem Norddeutſchen Lloyd, der die Vergrößerung des Poolanteils nicht zugeſtehen wollte, die die Packetfahrt glaubte beanſpruchen zu können. Dieſe Meinungsverſchiedenheit untergrub in etwas die Stellung beider Geſellſchaften in Öſterreich, deſſen Regierung als „tertius gaudens“ geſchickt Nutzen daraus zu ziehen wußte. Im übrigen aber richtete ſie keinen Schaden an, da es alsbald zu Verhandlungen kam, die mit dem Ziele einer weitgehenden Intereſſengemeinſchaft, nicht allein in der transatlantiſchen Fahrt, geführt wurden. Von ihrem glücklichen Ablauf verſprach Ballin ſich eine neue Aera in den Vertragsbeziehungen auf dem Ozean, denn er glaubte an die Möglichkeit einer ſtändigen Weiterentwicklung dieſer Beziehungen nicht nur innerhalb der deutſchen Linien, ſondern auch international. Und das Vorhandene ſchien ihm zum Teil überlebt. Das iſt ja nur natürlich, denn was dieſe Vereinbarungen ausſchalten ſollen, iſt der menſchliche Egoismus, der aber unausrottbar iſt. „Du magſt die Natur mit der Heugabel austreiben, ſie kehrt doch zurück“, ſagt der römiſche Dichter, und ſo bedarf es da, wo eine menſchliche Eigenſchaft, wie der Egoismus, durch Verträge in Schranken gehalten werden ſoll, nicht nur einer ſtändigen Flickarbeit an dem Vertragsnetz, ſondern

von Zeit zu Zeit einer gründlichen Reparatur „auf neu“. Eine ſolche verſprach Ballin ſich von der neuen Gemeinſchaft mit dem Lloyd.

Die geſchäftlichen Ereigniſſe der letzten Jahre vor dem Kriege, ſoweit ſie nicht im vorſtehenden bereits erwähnt, traten hinter den großen Ereigniſſen dieſer kurzen Epoche, der geſchäftlichen Konſolidierung, dem Ausbau der Flotte und den Verhandlungen mit dem Lloyd an Bedeutung weit zurück, und ich darf mich daher auf dieſen kurzen Abriß beſchränken.

Um die ganze große Entwicklung von 1886 bis 1913 zu kennzeichnen, möchte ich aber hier noch eine zahlenmäßige, zuſammenfaſſende Überſicht anfügen, die das Wachstum von Albert Ballins Werk und die Früchte, die es trug, beſſer, als Worte es können, charakteriſiert.

Die Hamburg-Amerika Linie unterhielt Anfang 1886 einen Poſtdampferdienſt von Hamburg nach New York und 4 Linien nach Weſtindien und Mexiko.

An neuen Verbindungen wurden ſeitdem eingerichtet:

1886 *Stettin — New York
1887 Weſtindien eine 5. Linie
1888 Hamburg — Baltimore
Weſtindien eine 6. Linie
1889 Schnelldampferdienſt nach New York
1890 Hamburg — Philadelphia
Weſtindien eine 7. Linie
1891 Exkurſionsreiſen: Erſte Orientfahrt
1892 Hamburg — New Orleans
Hamburg — Montreal

Hamburg — Boſton
Italien — New York
1893 Weſtindien eine 8. Linie
Exkurſionsreiſen: Erſte Nordlandfahrten
1895 New York — Braſilien
1896 *Genua — La Plata
1897 *Hamburg — Portland
1898 Hamburg — Antwerpen — Oſtaſien
New York — Oſtaſien
1899 *Hamburg — Ciudad Bolivar, Maracaibo
Hamburg — Nordbraſilien
1900 *Hamburg — Oſtaſien (Reichspoſtlinie)
Hamburg — Mittel- und Südbraſilien — La Plata
Küſtenlinien in Oſtaſien
1901 *Hamburg — Weſtküſte von Süd- und Nordamerika
New York — Weſtindien 4 Linien
Poſtdampferlinie Shanghai — Tſingtau — Tientſin
1902 *New York — Levante
*Hongkong — Wladiwoſtok
1903 *New York — Weſtindien eine 5. Linie
Hamburg — Mexiko Paſſagierdienſt
1904 Reiſebureau vorm. C. Stangen
Seebäderdienſt
Mittelmeerfahrten
*Weſtküſte Amerika — Oſtaſien
1905 *Shanghai — Korea
*New York — Weſtindien eine 6. Linie
Interkolonialdienſt in Weſtindien

1906 Hamburg — Perſiſcher Golf
*Libau — New York
Dampferdienſt nach Rheinhäfen
1907 Hamburg — Afrika
1908 Exkurſionen: New York — Weſtindien
1909 Exkurſionen: Reiſe um die Welt
1910 *New York — Cuba
Exkurſionen: Nordamerika — Südamerika
1911 Hamburg — Vorderindien
1913 Hamburg — Oſtaſien — Weſtküſte Amerika.

Die mit einem Stern bezeichneten Linien ſind wieder eingegangen.

Die Flotte der Hamburg-Amerika Linie ſtieg ſeit dem Jahre 1886 bis Ende 1913 von 22 Ozeandampfern mit 60 531 Tons auf 172 Ozeandampfer mit 1 028 762 Brutto-Reg.-Tons. Neu gebaut oder gekauft wurden in den 28 Jahren 269 Schiffe mit 1 388 206 Tonnen, durch Verkauf abgeſtoßen: 101 Dampfer mit 346 927 Tonnen und im Bau befanden ſich Ende 1913 19 Dampfer mit 268 766 Tonnen, ſo daß ſich einſchließlich der im Bau befindlichen Dampfer die Geſamtflotte auf 1 360 360 Brutto-Reg.-Tonnen belief.

Bis Ende 1913 ſtieg das Aktienkapital von 15 000 000 Mark auf 157 500 000 Mk., die Prioritätsſchuld von 5,6 auf 69,5 Mill. Mk., die ſichtbaren Reſerven von 3 595 285 Mk. auf 58 856 552 Mk.

An Betriebsgewinn erzielte in den 28 Jahren die Linie 521 727 426 Mk., wozu die deutſche Regierung durch Subſi-

dien 2 735 700 Mk. beitrug während der vorübergehenden Teilnahme am Reichspoſtdampferdienſt.

An Dividende gelangten während der 28 Jahre zur Ausſchüttung durchſchnittlich 7,02% p. a. Nach meiner Anſicht darf man dieſe Ziffer als einen Beweis dafür betrachten, wie wenig im Grunde genommen die größte Schiffahrtsgeſellſchaft der Welt ein „kapitaliſtiſches“ Unternehmen war. Denn aus einem Reingewinn von über einer halben Milliarde floſſen den Aktionären nur rund 140 Mill. Mk. Verzinſung für ihr Kapital zu; vom Reſt wurde der größte Teil zur Stärkung des Unternehmens, alſo für die Geſamtvolkswirtſchaft, verwandt.

Der Zugang an Schiffsmaterial betrug in den einzelnen Jahren in Brutto-Reg. Tonnen:

1886	6 706	1896	26 064	1906	103 835
1887	4 115	1897	48 789	1907	97 083
1888	11 640	1898	76 571	1908	33 702
1889	38 683	1899	99 013	1909	33 299
1890	18 658	1900	101 737	1910	12 494
1891	15 596	1901	124 137	1911	62 211
1892	7 203	1902	42 619	1912	51 092
1893	7 947	1903	52 446	1913	114 796
1894	35 186	1904	40 111		
1895	9 830	1905	112 533		

Über einen Punkt, der im geſchäftlichen Leben Ballins eine bedeutende Rolle geſpielt hat, wird der Leſer der vorauf-gegangenen Kapitel eine ausführliche Darlegung vielleicht vermiſſen. Das iſt das Verhältnis zum Norddeutſchen Lloyd. An Rivalität zwiſchen den beiden Geſellſchaften hat es nicht

gefehlt. Ein Grund dafür war ſchon darin gegeben, daß, als Ballin in die Packetfahrt eintrat, dieſe hinter der jüngeren Bremer Linie ganz außerordentlich ſtark zurückgeblieben war in ihrer geſchäftlichen ſowohl wie in ihrer techniſchen Entwicklung, in beider Hinſicht namentlich dadurch, daß die Packetfahrt den Fortſchritt in der Technik des Dampferbaus nicht mitgemacht hatte. Eine Folge davon war, daß ſie in den Paſſagepool mit einem im Vergleich zum Lloyd ſehr geringen Anteil eintreten mußte. Ihr gewaltiger Aufſchwung unter der Leitung Ballins führte natürlich zu größeren Anſprüchen ihrerſeits auf dieſem Gebiete, und da gleichzeitig der Lloyd nicht die Hände in den Schoß legte, ſo ergab ſich ein geſchäftlicher Wettlauf, der ſicherlich nicht wenig zu der großen Stellung beigetragen hat, die beide Geſellſchaften ſich in der internationalen Schiffahrt errungen haben. Auf die Einzelheiten dieſes Wettbewerbs einzugehen, erſchien mir heute aber überflüſſig, und ich möchte mich darauf beſchränken, eine Darſtellung wiederzugeben, die Ballin ſelber in einem Artikel zum Jubiläum des Norddeutſchen Lloyd im Jahre 1907 gegeben hat. Es iſt gleichzeitig ein außerordentlich intereſſanter Beitrag zu der Entwicklungsgeſchichte der transatlantiſchen Schiffahrt, und mag darum dieſen Überblick beſchließen.

„Das Jahr 1907 iſt ein Jubiläumsjahr für die transatlantiſche Schiffahrt; während die Hamburg-Amerika Linie am 27. Mai die 60. Wiederkehr des Tages ihrer Gründung feiert, begeht am 20. Februar der Norddeutſche Lloyd ſein 50jähriges Jubiläum. Von berufener Seite und aus gewandterer Feder wird anläßlich dieſes Tages gewiß der Werdegang des großen bremiſchen Unternehmens ausführ-

lich gewürdigt werden. Mich drängt es nur, heute auf eine mehr als zwanzigjährige gemeinsame Arbeit einen Rückblick zu werfen.

„Bis zum Jahre 1885 standen die beiden großen deutschen Schifffahrtsgesellschaften fast in keiner Fühlung miteinander; es herrschte im Gegenteil eine offene Feindschaft. Die zeitweilig gemachten Annäherungsversuche, die auch wohl zu Verabredungen über einzuhaltende Tarife führten, waren immer nur von kurzer Dauer gewesen und hatten darum in den Beziehungen keine endgültige Besserung, sondern häufig eher noch eine Verschlechterung zuwege gebracht. Ich rechne es mir als ein Verdienst an, die Brücke zwischen Hamburg und Bremen geschlagen zu haben, welche einer im Laufe von 20 Jahren immer enger gewordenen Gemeinschaft den Weg geöffnet hat.

„Als ich im Jahre 1886, bald nach meinem Eintritt in die Hamburg-Amerika Linie, nach Bremen ging, um Verhandlungen darüber zu pflegen, wie man die Schärfe der Konkurrenz zwischen den beiden großen Schiffahrtsgesellschaften mildern oder beseitigen könne, stand an der Spitze der Verwaltung des Norddeutschen Lloyd der Direktor Lohmann, während das Präsidium des Aufsichtsrats der Konsul H. H. Meier führte. Daß H. H. Meier, der gemeinsam mit dem Direktor Crüsemann als Gründer des Lloyd anzusehen ist, sich um diesen und um Bremen überhaupt geradezu unsterbliche Verdienste erworben hat, besonders auch durch seine geschickte parlamentarische Mitarbeit im Deutschen Reichstag, ist zu bekannt, als daß ich weiter auf die Tätigkeit dieses ausgezeichneten Mannes hier einzugehen brauchte. Es ist auch bekannt, daß H. H. Meier in den besten Zeiten des Deutschen Reichstages immer zu denjenigen gehörte, die das Ohr des Hauses hatten, und daß es seiner außerordentlich fähigen Vertretung und seinem Einfluß zu danken war, daß Bismarck die Reichspostdampferlinien in Bremen etablierte, obwohl damals der Verkehr sowohl mit Ostasien als mit Australien zum ganz überwiegenden Teile in Hamburg lag.

„Im Jahre 1886, als ich, wie erwähnt, nach Bremen ging, um eine beſſere Temperatur zwiſchen dem Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie herbeizuführen, war die Leitung der Geſchäfte ſchon aus den alternden Händen Meiers in diejenigen des Direktors Johann G. Lohmann übergegangen. Lohmann war ein Mann von ungewöhnlicher Energie und ſeltenem Organiſationstalent. Unvergeſſen wird es in der Geſchichte der Weltſchiffahrt bleiben, daß Lohmann der Schöpfer der nordatlantiſchen Schnellſchiffahrt unter deutſcher Flagge iſt. Er hatte allerdings an dem Chef des Hauſes John Elder & Co. in Glasgow einen kongenialen Techniker gefunden, der ſeine Pläne nicht nur ausführen, ſondern ſie noch verbeſſern konnte. So entſtanden auf der Werft von John Elder & Co. in Glasgow für den Norddeutſchen Lloyd jene Schiffe, welche, mit dem Schnelldampfer „Elbe“ im Jahre 1881 beginnend, in den Dampfern „Werra“, „Fulda“, „Saale“, „Trave“, „Aller“ und „Lahn“ ihre Fortſetzung fanden und eine denkwürdige Periode in der Schnelldampferverbindung zwiſchen der alten und der neuen Welt einleiteten. Es waren praktiſche und in jeder Beziehung dankbare Schiffe; dankbar für die Reederei, der ſie hohen Gewinn brachten, dankbar für den Verkehr, dem ſie eine regelmäßige und ſchnelle Verbindung ſchufen. Ich entſinne mich noch, daß ich im Jahre 1888 im Hafen von New York mit dem Direktor einer der größten engliſchen Schiffahrtsgeſellſchaften an Bord eines ſeiner Dampfer mich befand, als der Schnelldampfer des Norddeutſchen Lloyd, die „Lahn“, in den Hafen einlief. Bewundernd blickte mein engliſcher Kollege auf ſeine Uhr, berührte ſalutierend ſeinen Hut und ſagte mit ehrlicher Begeiſterung: „Wonderful boats, they are really doing clock-work!“ Das war auch das allgemeine Gefühl im reiſenden Publikum: Die größte Zuverläſſigkeit, die größte Präziſion, der vortrefflichſte Dienſt.

„Am 9. Februar 1892 wurde Direktor Lohmann ſeinem Wirkungskreiſe entriſſen. Sein reiches Leben fand ein jähes, aber beneidenswertes Ende; in der Generalverſammlung des Hauſes Seefahrt ſchloß

der Tod ihm ſanft die Augen, unmittelbar nachdem er eine Anſprache an die Verſammlung gehalten hatte. In den letzten Jahren ſeines Lebens war er techniſch ſchlecht beraten geweſen. Sein alter Freund, Sir William Pearce, der ſchon erwähnte Chef der Schiffswerft von John Elder, wollte den Übergang von der Einzelſchraube zur Doppelſchraube nicht mehr mitmachen. Lohmann und die Techniker des Lloyd hatten ſich aber im Laufe der Jahre ſo ſehr daran gewöhnt, die Überlegenheit jenes Mannes als Techniker anzuerkennen, daß ſie zwar der Hamburg-Amerika Linie folgten, indem ſie den Bau zweier Schnelldampfer einer deutſchen Werft übergaben, aber ſich nicht entſchließen konnten, das von der Hamburger Geſellſchaft adoptierte Doppelſchraubenſyſtem in Anwendung zu bringen. So entſtanden noch im Jahre 1890, in Stettin gebaut, die beiden neuen Schnelldampfer „Havel“ und „Spree“ als Einzelſchraubenſchiffe zu einer Zeit, in der das reiſende Publikum ſich über die vermehrte Sicherheit des Doppelſchraubenſyſtems ſchon völlig klar geworden war.

„Im Jahre 1888 war Konſul H. H. Meier von der Leitung des Lloyd zurückgetreten, nach ſeinem Ausſcheiden ging der Vorſitz im Aufſichtsrat auf Herrn Reck über, der dieſen Poſten aber nur kurze Zeit verwaltete, um ihn dann an Geo. Plate abzutreten. Herr Plate kann, wenn ich recht unterrichtet bin, das große Verdienſt für ſich in Anſpruch nehmen, den heutigen Generaldirektor, damaligen Rechtsanwalt des Norddeutſchen Lloyd, Dr. Heinrich Wiegand, für die Direktion der Geſellſchaft gewonnen zu haben. Plate verzichtete, um ſich den Intereſſen des Lloyd und anderen bremiſchen Intereſſen noch mehr zur Verfügung ſtellen zu können, vor einigen Jahren auf die Fortſetzung ſeines eigenen Geſchäfts und widmet ſich heute gemeinſam mit Wiegand in der intenſivſten Weiſe der Förderung des Lloyd. Ihnen ſchließt ſich als Dritter im Bunde der Konſul Achelis an, der Vizepräſident des Aufſichtsrats, dem ebenfalls noch weit über den eigenen Intereſſen diejenigen des großen bremiſchen Schiffahrtsunternehmens ſtehen.

„Eins iſt überhaupt nicht nur für die Entwicklung des Norddeutſchen Lloyd ſondern für die ganze Entwicklung Bremens ausſchlaggebend geweſen. Das iſt der Umſtand, daß ſich eine an Zahl zwar kleine, an Einſicht und Mitteln aber reiche Gruppe von Männern in den Dienſt des Gemeinwohls mit einer Energie und Opferwilligkeit — in dieſer Hinſicht genügt es, den Namen Franz Schütte zu nennen — geſtellt hat, die wahrlich ihresgleichen ſucht! Welche Seite der Entwicklung Bremens man auch betrachten mag, den Fortſchritt in Handel und Schiffahrt, die koſtſpieligen Arbeiten zur Verbeſſerung des Zugangs von der See, das konſequente Streben nach einer Erſchließung und Umgeſtaltung der Verbindungen mit dem Hinterlande oder endlich die in jüngſter Zeit ſo nachdrücklich angeſtrebte Förderung und Vergrößerung der bremiſchen Induſtrie — immer iſt es dieſelbe kleine Gruppe, von der der eine oder der andere dabei in erſter Linie ſteht. Das iſt ein Beiſpiel ſo uneigennütziger und erfolgreicher Zuſammenarbeit, daß man wohl wünſchen möchte, es möge anderswo im Deutſchen Reiche recht viel Nachahmung finden!

„Was beim Lloyd in der Ära Wiegand geſchaffen iſt, ſtellt alles früher Errungene weit in den Schatten. Es wurden die Reichspoſtdampferlinien mit neuem Material ausgeſtattet, die große indo-chineſiſche Küſtenfahrt aufgebaut, Linien nach Kuba und den Häfen des Mexikaniſchen Golfs errichtet, im Mittelmeer neue Verbindungen hergeſtellt, dem Reichspoſtdampferdienſt eine Frachtenlinie nach Auſtralien und Holländiſch-Indien angegliedert, die Südſeelinie ausgeſtaltet uſw. Es wurde vor allen Dingen auch die neue Schnelldampferklaſſe geſchaffen, die, mit dem „Kaiſer Wilhelm der Große“ beginnend, noch in dieſem Jahre mit der „Kronprinzeſſin Cecilie“ ihre ruhmvolle Vollendung erfahren ſoll.

„Da die Hamburg-Amerika Linie inzwiſchen auch nicht gerade die Hände in den Schoß gelegt hatte, ergab ſich zwiſchen dieſen beiden weitaus größten Schiffahrtsgeſellſchaften der Welt auf faſt allen Meeren ein friſcher, fröhlicher Wettbewerb, der durch verſtändige Kompromiſſe

ſoweit in Grenzen gehalten werden konnte, daß man auf die Geſchäftsführung der beiden Geſellſchaften wohl das Wort anwenden darf: „Getrennt marſchieren, vereint ſchlagen“. Denn immer da, wo ausländiſche Konkurrenz in unfairer Weiſe die eine oder die andere Partei attackieren wollte, haben die beiden Geſellſchaften trotz des Wettbewerbs untereinander ſtets Schulter an Schulter geſtanden. Dieſe Gemeinſamkeit in der Auffaſſung nationaler Fragen hat auch zum guten Teil mit dazu beigetragen, daß da, wo bei freier Konkurrenz eine Vergeudung von Nationalvermögen Platz gegriffen haben würde, Betriebsgemeinſchaften, Preiskonventionen und ähnliche Verträge geſchloſſen wurden. So unterhalten die Geſellſchaften heute Betriebsgemeinſchaften für einen großen Teil ihres nordamerikaniſchen Verkehrs, für den Frachtverkehr mit Oſtaſien, für die Verbindung mit Kuba, während ſie im Paſſagegeſchäft für die erſte und zweite Klaſſe und in vielen anderen Zweigen durch Preiskonventionen ſich verſtändigt haben.

„Daß dieſes Verhältnis immer ein ungetrübtes geweſen ſei, kann man nicht behaupten. Es wäre mit der Zeit ſonſt auch langweilig geworden. Aber bis jetzt haben, nach den gelegentlichen atmoſphäriſchen Entladungen Wiegand und ich noch immer verſtanden, eine angenehme Temperatur zwiſchen den beiden Geſellſchaften wiederherzuſtellen. Daß es in Zukunft ſo bleiben möge, kann man im Intereſſe der beiden großen Unternehmungen nur wünſchen.“

VII.

Die techniſche Neugeſtaltung der Hamburg-Amerika Linie.

An einer anderen Stelle dieſes Buches habe ich die großen Paſſagierdampfer als die eigenſten Geiſteskinder Ballins bezeichnet. Sie waren es in der Tat ſo ſehr, daß man kaum feſtſtellen konnte, wo die Leiſtung der Techniker aufhörte und die Ballin'ſche anfing und umgekehrt. Er hatte eine ausgeſprochene Abneigung dagegen, ſich auf eine Technik und einen Techniker zu verlaſſen, ſo ſehr, daß er es als Grundſatz aufſtellte, dem Vorſtand ſeiner Geſellſchaft dürfe niemals ein Techniker angehören, denn ſie dürfe nicht das Riſiko laufen, ſeinen natürlichen Alterungsprozeß in ihrem techniſchen Betriebe mitzumachen. Sie ſolle ja noch länger als hundert Jahre leben und jung ſein. Derſelbe Grund veranlaßte ihn auch, alles zu tun, um unter den Werften ſtets den Wettbewerb rege zu halten, und ſich nicht nur auf die Erfahrungen und Kenntniſſe der deutſchen Technik zu verlaſſen, ſondern die der engliſchen gleichermaßen zu berückſichtigen. Schon früh in ſeiner Laufbahn knüpfte er enge geſchäftliche Beziehungen zu der Firma Harland & Wolff in Belfaſt und perſönliche zu ihrem Inhaber, damals Mr. Pirrie, jetzt Lord Pirrie. Nach dem Vorbilde der White Star Line traf Ballin bereits 1898

ein Abkommen mit dieſer Firma, wonach ſie dauernd einen Helgen zur Verfügung der Packetfahrt hielt. Ballin begründete das dem Aufſichtsrat gegenüber damit, daß die Geſellſchaft, ſowohl was Neubauten wie auch Reparaturen angehe, nirgends billiger und beſſer bedient worden ſei als in Belfaſt, wo ſie alle Neubauten unter einem Regievertrag herſtellen ließ, d. h. zum Koſtpreiſe mit beſtimmten prozentualen Zuſchlägen für Regie und Gewinn. Die Packetfahrt werde dadurch in der Lage ſein, immer das Neueſte und Beſte kennenzulernen, was die engliſche Schiffbautechnik hervorbringe, ſich gleichſam Modelle zu verſchaffen, die ſie in Deutſchland weiter ausbauen könne. Nach dieſem Syſtem iſt in der Tat mit einigen der wichtigſten und beſten Schiffstypen verfahren worden, die die Packetfahrt ausgebildet hat, und gewiß nicht zum Nachteil der deutſchen Schiffbauinduſtrie, die ſo im beſten Sinne des Wortes auf den Schultern der engliſchen mit ihrer alten und reichen Erfahrung ſtand. Verkörperte ſich doch auch in dieſer die ganze, große Erfahrung der engliſchen Reederei.

Ballin ging ferner von dem Grundſatz aus, daß zwar der Techniker die Fortgeſtaltung der Technik zur Aufgabe habe, der Kaufmann aber die kaufmänniſche Ausnutzung dieſer Fortſchritte und der Reeder, der Paſſagierdampfer betreibt, die beſondere Aufgabe, jeglichen Fortſchritt in den Dienſt des Reiſenden zu ſtellen. Selber, wie ebenfalls ſchon früher bemerkt, mit einem ſtarken Schönheitsgefühl und nicht minder ſtarken Anſprüchen an Schönheit und Annehmlichkeit der Umgebung ausgeſtattet, mit einem beſonderen Sinn für das begabt, was der Engländer mit dem kaum überſetzbaren Wort „Komfort“

bezeichnet, trachtete Ballin ſtets danach, ſeine perſönlichen Erfahrungen und Beobachtungen auf Reiſen in die Tat umzuſetzen, d. h. dem Wohlbefinden ſeiner Reiſenden dienſtbar zu machen. Wer die fertigen Schöpfungen ſeines Geiſtes ſah, ahnte nicht, bis in welche Einzelheiten er dabei ging, und wie viele Kleinigkeiten, deren Summe doch eben den „Komfort“ ausmachte, auf ſeine Anregung zurückgingen. Jede Reiſe, die er auf einem Dampfer ſeiner oder einer anderen Geſellſchaft machte, brachte eine Fülle von ſolchen Anregungen, namentlich für die techniſchen Abteilungen und den Wirtſchaftsbetrieb. Zahlreiche Notizen, die er ſich auf den einzelnen Reiſen machte, ſprechen dafür. Als Beiſpiel ſeien hier zwanglos herausgegriffene Notizen von einer New Yorker Reiſe in den 90er Jahren wiedergegeben, die ich in einem kleinen Notizbuch fand. Es ſind nur Stichwörter, aber dem Leſer wohl verſtändlich:

„Moſelwein-Lieferantenliſte revidieren — Bekanntmachungen an Bord auf das geringſte Maß beſchränken, die nötigen in geſchmackvoller Form einrahmen — Paſſagierliſten ſollen die Segelliſten (Verzeichnis der Dampferabfahrten) und Regulative enthalten — Luxuskammer „Kaiſer Friedrich“, Schlüſſel, Riegel, Schieblade; kein Platz für Koffer; Handtücher zu klein — „Deutſchland“ Behälter für ſchmutzige Wäſche — Steward „Oceanic“ weiße Jacken — Sellerieglläſer — größere Butterdoſen — große Kopfkiſſen — Bouillontaſſen — Spielkarten: Packetfahrt ganze Firma — Packetfahrt ganze Firma auf Wehbers Weinflaſchen — Toaſt in der Serviette ſervieren (warm).

Solche Notizen wurden ſchon während der Reiſe zu eingehenden Berichten und Dienſtanweiſungen verarbeitet, und infolgedeſſen bedeutete auch eine längere Seereiſe keineswegs eine Ruhepauſe in der Arbeit. Gab ſie doch auch immer Gelegenheit zu ausgiebiger Inſpektion des praktiſchen Betriebes. Um dem Leſer auch ein Beiſpiel ſolcher Reiſeberichterſtattung zu geben, füge ich hier noch einige Stücke aus den bereits zitierten Berichten von der Oſtaſien-Reiſe an.

Dieſe Berichte befaßten ſich nicht nur mit geſchäftlichen Verhältniſſen und Abſchlüſſen in Oſtaſien, ſondern auch mit Fragen des praktiſchen Dienſtes auf den Dampfern, und ſie zeigen, mit welcher Sorgfalt Ballin in dieſen Dingen bis in die kleinſten Einzelheiten zu gehen pflegte. Seiner Aufmerkſamkeit entging nichts, mochte es ſich nun auf die Ausrüſtung des Schiffes, die Einrichtung der Räume, den Dienſt an Bord oder die Verpflegung beziehen. Auch auf dem ihm von Haus aus nicht bekannten Gebiete der Tropenfahrt erkannte er mit untrüglichem Blick Mängel und Fehler und Mittel, ihnen abzuhelfen.

„An Bord der „Kiautſchou“ vor Neapel,
den 10. Jan. 1901.

.... Durch die additionellen 25 Fuß haben die Wirtſchaftsräume der „Kiautſchou“ im Vergleich zu denjenigen der „Hamburg“ außerordentlich gewonnen. Die Dekoration des Salons iſt meiner Anſicht nach minderwertiger als diejenige der „Hamburg“: die weißen Serviceſchränke im Salon ſind nicht nur ſchlecht gearbeitet, ſondern werden natürlich, wenn ſie gut gehalten werden ſollen, viele Mühe und Koſten verurſachen. Die Schränke ſind nicht einmal mit einem Riegel verſehen, ſo daß die Stewards, wie ich wahrnahm, ſchon auf den genialen Einfall gekommen

ſind, unten den Stiel von einem Teelöffel hineinzuklemmen, damit die Türen nicht immer offen fallen. . . . .

Zu Nutz und Frommen der Ausrüſtungsabteilung füge ich noch hinzu, daß die Äpfel außerordentlich minderwertig ſind, ein Umſtand, der um ſo mehr befremdet, als man es doch ſo bequem gehabt hätte, dem Schiff amerikaniſche Äpfel an Bord zu geben. Die Frühſtückskarten ſind noch nach der alten Mode und nicht, wie vor etwa Jahresfriſt beſchloſſen, täglich wechſelnde. Ginger Ale, welches auf ſolchen Fahrten ſicher begehrt iſt, ſteht zwar auf der Karte, iſt aber nicht an Bord. Die Stewards ſind teilweiſe noch ſehr jung und unerfahren, und vorläufig macht die ganze Bedienung einen ſehr verwilderten Eindruck. Wir ſollten der kürzlich beſprochenen Idee, während des Winters engliſche Unterrichtsſtunden für Stewards einzuführen, ernſthaft nähertreten, denn auch auf dieſer Reiſe ſind mindeſtens ebenſo viele Engländer an Bord wie deutſch ſprechende Paſſagiere."

„An Bord der „Kiautſchou" vor Port Said,
13. Jan. 1901.

Was die Einrichtung des Schiffes anbetrifft, ſo muß ich ſagen, daß, wenn die „Hamburg" und „Kiautſchou" nach unſeren eigenen Plänen erbaut worden wären, das Urteil ſehr nahe läge, daß wir ohne Erfahrung bezüglich der Erforderniſſe der Paſſagierfahrt in den Tropen die Aufgabe zu löſen verſucht hätten. Tatſache iſt, daß ich, was die Paſſagiereinrichtung anbetrifft, auf dieſen Schiffen ſo gut wie nichts finde, worin man eine beſondere Rückſicht auf die Tropenfahrt und auf die langen Reiſen genommen hat. Die Kammern ſind viel zu klein, meiner Meinung nach ſind ſie mit ganz vereinzelten Ausnahmen nicht größer als auf den nordamerikaniſchen Dampfern, und die große Zahl von Innen-Kammern iſt für dieſe Fahrten natürlich vom Übel. Ebenſo iſt die Zahl der Badezimmer bei beſetztem Schiff unzureichend, und Rauchzimmer ſowie Geſellſchaftsſalons können bei ungünſtiger Witterung und vollem Schiff die platzſuchenden Paſſagiere bei weitem nicht aufnehmen. Ohne der Frage des Rendiments heute ſchon nähertreten

zu wollen, eine Frage, auf welche eingehend zurückzukommen ich mir vorbehalte, möchte ich meine Vermutung dahin aussprechen, daß die Verpflegung der Klasse der P- und Barbarossa-Dampfer auf dieser großen ostasiatischen Reichspostfahrt ein Fehlgriff ist. Das Moment der Frachtbeförderung tritt bei diesen Schiffen viel zu sehr in den Vordergrund, und die Wahrnehmung der umfangreichen Ladungsgeschäfte in der großen Zahl von Häfen wird nicht durchgeführt werden können, ohne große Belästigung und Beeinträchtigung des Passagier- und Postdienstes. Der bisherige Verlauf der Reise der „Kiautschou" liefert Ihnen schon einen Beweis der Berechtigung meiner Bedenken. Um wieder in den vorgezeichneten Fahrplan zu kommen, müssen wir die ganze Reservekraft dransetzen und schleppen so über 7000 Tons Ladung unter schweren Opfern an Kohlenverbrauch mit 15—16 Knoten über diese weiten Strecken. Das wäre alles noch plausibel, wenn für diese außerordentlichen Aufwendungen auch höhere Frachteinnahmen erzielt würden. Tatsächlich befördern wir aber die große Ladung zu gleichen Raten wie die Frachtdampfer, und tatsächlich handelt es sich mit wenigen Ausnahmen um Ladung, die eine schnelle Beförderung gar nicht beansprucht und ebensowohl mit 11 Knoten Geschwindigkeit reisen könnte. Ich fürchte sehr, daß ein krasses Mißverhältnis sich ergeben wird zwischen den erhöhten Leistungen der Reedereien mit diesen Schiffen und der dafür gewährten Erhöhung des Reichszuschusses. . . . ."

„An Bord des R.P.D. Kiautschou vor Colombo,
24. Jan. 1901.

. . . . . Ich mache die Ausrüstungsabteilung auf einen anderen großen Übelstand aufmerksam, den ich auf vielen unserer Schiffe und auch hier gefunden habe, das ist das verständnislose Zusammenpacken empfindlicher Proviantartikel mit solchen, die einen starken Geruch von sich geben. Ich habe hier z. B., wie schon so oft, das Schwarzbrot in einem Raum gelagert gefunden, in welchem außer anderen Artikeln Schinken und große Stücke anderen Fleisches waren . . . . . Es sollte auf den Schiffen ein Raum geschaffen werden, der nur für die Aufbe-

wahrung des Brotes beſtimmt iſt, und die Küper müßten eingehend darüber belehrt werden, welche Artikel ſie unbedenklich zuſammenpacken können und welche für ſich geſondert gehalten werden müſſen . . . . .

. . . . . Die folgenden Mängel möchte ich noch erwähnen: 1. Die Leinenkammer in der 2. Kl. iſt viel zu klein; das Leinenzeug war in einer Paſſagierkammer aufgeſtapelt. 2. Im Damenſalon der 2. Kl. ſind Plüſchbezüge verwendet worden, in der Hitze natürlich eine ſehr unerfreuliche Einrichtung. 3. Die Zahlmeiſterkammer iſt zu klein. 4. Die Herrentoilette beim Rauchzimmer müßte mit einer ſelbſtſchließenden Tür, die unten und oben offen iſt, verſehen werden, wie man ſie auf den White Star Schiffen hat. 5. Für das Achterdeck der 1. Kl. wäre ein doppeltes Sonnenſegel erwünſcht. 6. Der Direktor der Suez Canal Cy. riet dringend, für das Steuern der großen Schiffe durch den Kanal 3 oder 4 der beſten Leute ſpeziell auszuſuchen und möglichſt wenig zu wechſeln. 7. Die Kammer Nr. 257 iſt kein menſchenwürdiger Aufenthalt, ſie hat weder Luft noch Licht. 8. In der Kammer iſt nicht die Möglichkeit gegeben, irgend etwas zu verſchließen. 9. Der Teppichläufer in den Gängen ſah ſchon nach der Abfahrt von Genua total verſchoſſen und alt aus. Es iſt ſehr bedauerlich, daß wir es nicht durchſetzen können, den Gummibelag auf unſeren Schiffen einzuführen.

Hongkong, den 16. Febr. 1901.

. . . . . Wir ſetzten unſere Reiſe von Singapore nach Saigon und Hongkong mit dem franzöſiſchen Poſtdampfer „Tonkin“ am 6. abends 5 Uhr fort . . . . . Wir erhielten eine Kabine auf dem unteren Deck, und, da vor der Kammer ein Tiſch aufgeſtellt war, an welchem abwechſelnd die ſehr zahlreich an Bord befindlichen Kinder, dann die weiße und endlich die farbige Bedienung geſpeiſt wurde, war der Lärm ebenſo groß, wie der Geſtank unerträglich war. Den letzteren zu erhöhen, bemühten ſich erfolgreich die farbigen Leute, denen man geſtattet hatte, ihr Nachtquartier unter den Tiſchen und auf der Luke aufzuſchlagen. Dazu mußten die Fenſter infolge des ſchlechten Wetters geſchloſſen bleiben, und wenn uns nicht der ſehr liebenswürdige Kom-

mandant ſeinen elektriſchen Ventilator, den einzigen, welcher auf der „Tonkin“ exiſtierte, zur Verfügung geſtellt hätte, würde ein längerer Aufenthalt in der Kammer überhaupt nicht möglich geweſen ſein. In Saigon wurden die meiſten der Paſſagiere gelandet, und wir hatten von dort nach Hongkong eine auf dem Oberdeck belegene außerordentlich große Kabine. Die „Tonkin“ iſt vor drei Jahren erbaut und gilt zuſammen mit einem im vorigen Jahre fertiggeſtellten Schweſterſchiff für das beſte Fahrzeug der franzöſiſchen Poſtlinie. Das Modell dieſes Schiffes ſowie die innere Einrichtung iſt total veraltet. Eines jedoch iſt modern, die Franzoſen haben auf Oberbetten ganz verzichtet und haben, wenigſtens ſoweit feſte Betten in Betracht kommen, in jeder Kammer, ähnlich wie wir es auf der „Victoria Luiſe“ haben, zwei Unterbetten placiert. Nur in einzelnen Kammern, die mit 3 oder 4 Perſonen belegt werden können, ſind Vorkehrungen für Oberbetten getroffen. Die Franzoſen haben ferner gar keine Promenadendeckskammern auf dieſen Schiffen und haben durch den Verzicht auf dieſe Einrichtung natürlich ein außerordentlich ſchönes Promenadendeck gewonnen. Das Schiff war ſchmutzig, unſauber in allen Teilen und ſah infolgedeſſen trotz ſeines jugendlichen Alters ſehr abgenutzt aus.

Die Küche war recht gut, den Paſſagieren wird nicht eine ſolche Maſtkur zugemutet wie auf den deutſchen Poſtdampfern, und ich glaube, daß für ſo lange Reiſen der normale Menſch dieſer Verpflegungsform den Vorzug geben möchte. Die Bedienung war außerordentlich freundlich und aufmerkſam .....

Die Tätigkeit Ballins umfaßt beinahe die ganze Periode, in der ſich der große Fortſchritt im modernen Dampferweſen vollzogen hat, mit der Ausnahme, daß, als Ballin zur Packetfahrt kam, der Norddeutſche Lloyd bereits ſeinen durch Schnelligkeit und Regelmäßigkeit ausgezeichneten Schnelldampferdienſt eingerichtet hatte, mit dem er allen anderen Reedereien voraus war, und den es nun zu

verbeſſern und zu übertreffen galt. Von dieſer einen Schiffsklaſſe abgeſehen, ſtand die Dampfſchiffahrt, von heute aus betrachtet, in den Kinderſchuhen.

Der Schiffspark der Hamburg-Amerika Linie beſtand im Jahre 1886 im weſentlichen aus zwei Arten von Schiffen, einmal den nach Nordamerika, hauptſächlich nach New York, fahrenden Dampfern und ſodann den auf der weſtindiſchen und mexikaniſchen Route beſchäftigten Schiffen.

Die Nordamerika-Dampfer waren — mit der einzigen Ausnahme der ziemlich verunglückten „Hammonia“, bei der man auf halbem Wege vom Alten zum Modernen ſtehengeblieben war — Dampfer von dem Typ der in den 70er Jahren nach einem ſchweren Konkurrenzkampf übernommenen Dampfer der Adler-Linie, alſo langſame Dampfer mit Kajüte, Zwiſchendeck und Frachträumen. Außerdem waren noch Schiffe von dem von der Carr-Linie ins Leben gerufenen und von dieſer übernommenen Typ im Betriebe, die größere Ladungsmengen und daneben nur Zwiſchendeckspaſſagiere beförderten. Die Schiffe für Nordamerika waren noch ſämtlich in England gebaut, ſtanden jedoch ſowohl den engliſchen Paſſagierdampfern wie auch den Lloyddampfern in jeder Beziehung nach. Es waren aus Eiſen gebaute Schiffe mit einfachem Boden, niedrigen Decks und engen Eingängen und hatten größtenteils noch eine Schoner-Takelage, von der man bei jeder ſich bietenden Gelegenheit Gebrauch machte zur Unterſtützung der Maſchinenkraft. Die Maſchinen waren Compound-Maſchinen, die Keſſel Einfachender, zum Teil noch querſchiffs ſtehend, mit zwiſchen den Keſſeln liegenden, längsſchiffs

angeordneten Heizräumen, in denen hölzerne Fußböden an Stelle der jetzigen eisernen Flurplatten bei schlechtem Wetter und eingedrungenem Wasser manchmal auftrieben und sehr ungemütliche Situationen schafften. Die Schnelligkeit dieser Schiffe war durchschnittlich nicht mehr als 13—14 Seemeilen pro Stunde.

Die Schiffe in der westindischen und mexikanischen Fahrt waren verhältnismäßig kleine Frachtdampfer, die nebenher noch 12—24 Kajütspassagiere beförderten. Diese Kajütseinrichtungen waren nur zu dem Zweck geschaffen, um Geschäftsfreunden und nach Übersee gehenden jungen Leuten, die eine direkte und billige Überfahrtsgelegenheit wünschten, eine solche anbieten zu können. Außerdem war noch eine, aber sehr beschränkte Beförderungsmöglichkeit für einige Passagiere dritter Klasse vorhanden.

Der geschäftliche Ausbau der Packetfahrt seit Eintreten Ballins brachte, mit der Vermehrung der Abgangs- und Bestimmungshäfen und der Schaffung neuer Linien, bei den Frachtdampfern eine anhaltende Steigerung der Schiffsgröße und der Ladefähigkeit und bei den Passagierdampfern eine Steigerung der Schnelligkeit und Größe und einen weitgehenden Ausbau der Passagiereinrichtungen. Je kostspieliger mit dieser Entwicklung die Schiffe an sich wurden, desto notwendiger wurde auch die Verbesserung der Lade- und Löscheinrichtungen, denn je rascher die Schiffe abgefertigt wurden, je mehr Reisen sie machten, desto intensiver wurde das angelegte Kapital ausgenutzt.

Bei der Entwicklung des Schiffsmaterials kann man, namentlich in der nordamerikaniſchen Fahrt, in der ſich die maßgebende Entwicklung vollzog, im weſentlichen vier Typen von Schiffen unterſcheiden:

Erſtens, ſchnelle Schiffe mit Einrichtungen für Paſſagiere der ſämtlichen Klaſſen mit verhältnismäßig wenig Ladung, aber beſonders bequemer und prächtiger Ausſtattung. Sicherheit, Schnelligkeit und Bequemlichkeit waren bei dieſen Schiffen die drei maßgebenden Geſichtspunkte.

Zweitens, Schiffe mit mäßiger Geſchwindigkeit, von bedeutender Größe, daher mit ſehr bequemen Einrichtungen für Paſſagiere aller Klaſſen und mit großer Ladefähigkeit.

Drittens, Schiffe, die in der Hauptſache Frachtdampfer, aber ſo gebaut waren, daß ein Teil ihrer Räume für die Aufnahme von Zwiſchendeckspaſſagieren, und zwar für eine große Zahl, eingerichtet werden konnte.

Viertens, reine Frachtdampfer.

Der Ausbau des Nordamerika-Dienſtes begann mit den im vorhergehenden Kapitel bereits beſprochenen Schnelldampfern, dem erſten der vier Typen, Doppelſchraubendampfern, teils in Deutſchland, teils in England gebaut, mit denen ein regelmäßiger wöchentlicher Dienſt nach New York eingerichtet wurde. Den Schiffen wurde eine ſolche Geſchwindigkeit gegeben, daß ſie den Neuntage-Dienſt des Lloyd in einen Achttage-Dienſt verwandelten. Ihre Kajüten waren mit einem bis dahin ungewohnten Luxus ausgeſtattet, und auf die Ausbildung des nautiſchen ſowohl wie des Bedienungsperſonals wurde äußerſte Sorgfalt verwandt.

Dieſe in den Jahren 1889/91 erbauten, 8500 Brutto-Reg.-Tonnen großen Schiffe hatten eine Geſchwindigkeit von 18 Seemeilen und als weſentliche Verbeſſerungen in techniſcher Hinſicht einen Doppelboden über das ganze Schiff, eine Trennung der Maſchinenräume durch ein Längsſchott, eine Trennung der Heizräume durch waſſerdichte Schotten, weitgehende künſtliche Ventilation und elektriſche Beleuchtung im ganzen Schiff, ferner ein weſentlich verbeſſertes Syſtem zur Bekämpfung von Feuer. Die Unterkunftsräume der verſchiedenen Klaſſen waren im Vergleich zu den bisherigen New Yorker Dampfern der Packetfahrt unendlich verbeſſert und ſchöner und geräumiger geworden, und ſtellten für die damalige Zeit den Gipfel des Luxus dar; dieſe Schiffe waren die Grundlage für den Aufbau des Kajütsgeſchäfts der Geſellſchaft. Als Ende der 90er Jahre infolge des Verkaufs zweier Schnelldampfer, und nachdem andere Geſellſchaften mit beſſeren Schiffen herausgekommen waren, die Beſchaffung neuen Materials für den New Yorker Dienſt erforderlich wurde, entſchloß Ballin ſich nochmals zum Bau eines Schnelldampfers, der ſeinerſeits wieder alle vorhandenen übertreffen ſollte. Es war der 1900 fertiggeſtellte Schnelldampfer „Deutſchland“, an Raumgehalt mit 15500 Brutto-Reg.-Tonnen faſt doppelt ſo groß wie ſeine Vorgänger. Die Fortſchritte im Bau der Kolbenmaſchine erlaubten auch eine weſentliche Steigerung der Geſchwindigkeit, nämlich auf 23½ Seemeilen, womit die „Deutſchland“ dann auch lange Zeit das ſchnellſte Schiff auf dem Ozean war. Die Schotten-Einrichtungen und die Schotten-Schließvorrichtungen waren verbeſſert. Für die Unterbringung

von Paſſagieren, die eine beſonders ruhige und angenehme Reiſegelegenheit ſuchten, wurden zum erſtenmal Luxuskammern und kleine abgeſchloſſene Wohnungen geſchaffen, ſo daß die Bewohner dieſer bevorzugten Räume nicht mehr, wie bisher, ausſchließlich auf die Benutzung der allgemeinen Paſſagierräume angewieſen waren. In ihrer inneren Ausſtattung ſtellte die „Deutſchland“ einen gewaltigen Fortſchritt dar, der Speiſeſaal der erſten Klaſſe zerfiel nicht mehr, wie auf der „Auguſta Victoria“, in einen unteren und oberen Raum, die durch einen Lichtſchacht verbunden waren, vielmehr vereinte ein großer freier Raum alle Reiſenden. Die weſentlich geſteigerte Größe des Schiffes geſtattete hierbei ſowie bei allen anderen Räumen erheblich größere Abmeſſungen nach allen Richtungen, auch in der Höhe.

Als einige Jahre nach dem Bau der „Deutſchland“ ein Erſatz der im Ruſſiſch-Japaniſchen Krieg verkauften Dampfer notwendig wurde, verließ Ballin den Schnelldampfertyp und ging, dem Grundſatz der Größe und Bequemlichkeit folgend, zu dem Typ der „Amerika“ über, der in die zweite unſerer vier Klaſſen gehört. Zum Schnelldampfertyp iſt er dann aber noch einmal zurückgekehrt, als die Fortſchritte der Technik eine Steigerung der Größe der ganz ſchnellen Schiffe ermöglichten. Denn der Fehler der Schnelldampfer bis zur „Deutſchland“ lag in ihrer zu geringen Größe, in dem Mißverhältnis des nutzbaren Raumes zu dem, der für den Antrieb und Betrieb des Schiffes erforderlich war. Als dann aber die Cunard-Dampfer „Luſitania“ und „Mauretania“ die Brauchbarkeit der Turbinenmaſchine und die Möglichkeit des Baues größerer

Schiffe von hoher Geſchwindigkeit erwieſen hatten, die White Star Line zum Bau der „Olympic“-Klaſſe von 40000 Brutto-Reg.-Tonnen übergegangen war, erſchien Ballin der früher geplante Bau einer vergrößerten „Amerika“, alſo eines Schiffes von 30—35000 Brutto-Reg.-Tonnen und ca. 19 Seemeilen Geſchwindigkeit überholt, und er kam zu einem Typ von Schiffen von ſolcher Geſchwindigkeit, daß drei ausreichen würden, in der Saiſon einen wöchentlichen Dienſt durchzuführen, allerdings bei nur ſehr kurzem Aufenthalt im Hafen, und von ſolcher Größe und Schönheit, daß ſie keinen anderen nachſtanden, und die Vorzüge des Amerika-Typs mit denen der Schnelldampfer vereinigten. Das waren die drei Imperator-Dampfer: „Imperator“ — ſo genannt nach einem Vorſchlag des Kaiſers —, „Vaterland“ und „Bismarck“ — ſo genannt auf Ballins Vorſchlag mit der Abſicht, durch eine markante kaiſerliche Huldigung für das Andenken des großen Kanzlers, wenn möglich, auch die letzte Erinnerung an den unſeligen Zwiſt im Gemüt des deutſchen Volkes zu tilgen. Bekanntlich ſind die drei Schiffe durch den Krieg und den Frieden von Verſailles in Feindeshand gefallen, und die engliſche Preſſe beginnt ſchon zur Stunde den „Bismarck“ als das kommende ſchönſte und größte Schiff der Welt — unter engliſcher Flagge — zu preiſen. Dieſe Klaſſe von Schiffen iſt allerdings das Vollendetſte, was die Schiffbaukunſt bisher geleiſtet hat und wird es wohl auch für etliche Zeit bleiben. Daß die verarmte Welt und der zurückgegangene Weltverkehr für Größeres und Schöneres ein Bedürfnis haben ſollte, iſt nicht anzunehmen.

Die Schiffe der Imperator-Klasse, die mit dem 1913 erbauten Dampfer „Imperator“ ins Leben trat, waren Vierschrauben-Dampfer, mit Turbinen, die ihre Kraft aus nicht weniger als 42 Wasserrohrkesseln erhielten und von fast der dreifachen Größe wie der Dampfer „Deutschland“, nämlich 52000 Brutto-Register-Tonnen. Zwischen ihnen und den Dampfern, die Ballin bei Beginn seiner Laufbahn vorgefunden hatte, war ein Unterschied wie zwischen Tag und Nacht. Ein kurzer Vergleich zeigt am besten den gewaltigen Fortschritt, der im Laufe von noch nicht drei Jahrzehnten erzielt worden ist. In der Größe der Schiffe war man von 3000 auf über 50000 Brutto-Reg.-Tonnen gestiegen, in der Geschwindigkeit von 14 bis auf fast 25 Seemeilen, in den Deckshöhen von 6½ auf 8 Fuß in den unteren Decks und in den für die Gesellschaftsräume bestimmten oberen Decks bis auf 20 Fuß. Große Teile der oberen Decks waren den Gesellschaftsräumen vorbehalten, die ihren Gipfel erreichten in dem großen Ballsaal, der kaum einem gleichen Raum eines Landhotels an Größe und Pracht der Einrichtung nachstand. Schiffbautechnisch war die Konstruktion eines solchen freitragenden Raumes, ohne Stützen, von 450 qm Grundfläche eine nie gesehene Leistung. Neben ihm waren riesige Speisesäle für die einzelnen Klassen, Rauchzimmer, Damenzimmer, Restaurant, Wintergarten, Schwimmbad und noch zahlreiche andere Nebenräume für die Erholung und Unterhaltung der Passagiere vorhanden.

Während auf den alten Schiffen die kleinen Kabinen um den sogenannten Salon herum angeordnet waren, die Bewohner

der Kabinen hören konnten, was im Salon vor sich ging, und dem im Salon Sitzenden kein Geräusch aus den Kabinen entging, hatte man im Laufe der Zeit die Gesellschaftsräume von den Kammern räumlich vollständig getrennt. Deren Ausmaße waren wesentlich vergrößert worden. Die übereinander angeordneten Betten hatten in der ersten Klasse frei nebeneinander stehenden Platz gemacht, und von den Kabinen für vier Personen, die früher die Regel gebildet hatten, war man zu Kabinen für zwei Personen übergegangen, hatte auch zahlreiche Kabinen für nur eine Person und schließlich die sogenannten Luxuskammern geschaffen, die als Wohn- und Schlafzimmer eingerichtet waren. Ihrerseits bildeten sie einen Vorläufer für tatsächliche Wohnungen aus drei und später noch mehr Räumen bestehend, die wieder ihren Gipfel in den Luxuswohnungen der Imperator-Klasse mit einer Gesamtgrundfläche von nicht weniger als 126 qm erreichten. Der dem Passagier zur Verfügung stehende Raum wuchs im Laufe der Zeit von 4 qm Grundfläche für die zweibettige Kammer bis auf 16 qm in den Kammern der Imperator-Klasse, die also ein völlig normales Zimmer und nicht mehr eine „Kammer“ darstellten. Die Luxuswohnungen gar stiegen bei der Imperator-Klasse bis auf 126 qm und umfaßten zwölf Räume bis zu 23 qm Größe im einzelnen. Im Speisesaal war man bei der Amerika-Klasse bereits von den „Table d'hôte“-Tischen zu kleineren runden Tischen übergegangen, und hatte auch das „Table d'hôte“-System bei der Verpflegung der Passagiere verlassen. In seiner Beköstigung wurde mehr und mehr jeder Mann sein eigener Herr. Auf der „Amerika“-Klasse waren auch schon

für diejenigen Paſſagiere, die eine von der Mehrzahl ganz abgeſonderte eigene Beköſtigung vorzogen, die von der Ritze Carlton-Geſellſchaft bewirtſchafteten Reſtaurants geſchaffen, die ebenfalls auf den Imperator-Dampfern ihre vollkommenſte Ausgeſtaltung erhielten und das höchſte an Luxus darſtellten, was in dieſer Hinſicht auf dem Ozean zu finden war.

Für die übrigen Klaſſen war gleichfalls viel Neues und Angenehmes geſchaffen worden. Auf den alten Dampfern lag die 2. Klaſſe gewöhnlich im vorderen Teil des Schiffes, hatte nur kleine primitive Kammern und meiſtens nur einen kleinen Speiſeſaal zur Verfügung. Für die 3. Klaſſe gab es nur die ſogenannten Zwiſchendecks, offene Räume, nicht in Kammern eingeteilt, und keine beſonderen Aufenthaltsräume. Auf den neueren Schiffen war man zur Teilung dieſer Klaſſe in Kammern und ein offenes Zwiſchendeck übergegangen und hatte beide mit beſſerer Einrichtung und Ventilation und beſſeren Aufenthaltsräumen verſehen, auch den Decksraum reichlicher bemeſſen. In allen Klaſſen war im Laufe der Jahre die Verpflegung weſentlich gebeſſert worden, wobei die techniſchen Errungenſchaften für die Aufbewahrung und Konſervierung der Lebensmittel eine große Rolle ſpielten. Während die alten Schiffe nur kleinere Eisräume für die Konſervierung von Lebensmitteln hatten, verfügten die neuen Schiffe über große künſtlich gekühlte Provianträume. Mit der zunehmenden Zahl der Paſſagiere hatte man auch dem Bau der Hoſpitäler und der ärztlichen Fürſorge immer mehr Aufmerkſamkeit geſchenkt, und auch in dieſer Hinſicht waren erhebliche Verbeſſerungen erzielt.

Am größten waren natürlich die Fortſchritte in ſchiffbautechniſcher Hinſicht. Die Größe der Schiffe verminderte an ſich ſchon die Heftigkeit der Schiffsbewegungen in ſchlechtem Wetter, beſondere Vorrichtungen, wie Schlingerkiele und Schlingertanks, verringerten noch weiter, auch bei ſchwerem Seegang, die Rollbewegungen der Schiffe. Von der Compound-Maſchine war man zu immer größeren und leiſtungsfähigeren Kolbenmaſchinen, ſchließlich zu Turbinen und auf Frachtdampfern zu großen Ölmotoren übergegangen. Die maſchinellen Einrichtungen wurden durch Hilfsmaſchinen der verſchiedenſten Art und von großer Zahl ergänzt, die für die Beleuchtung, Ventilation, für den Küchen- und Wirtſchaftsbetrieb und die Sicherheitseinrichtungen dienten. In den Sicherheitseinrichtungen war man vom einfachen Boden zum Doppelboden und ſchließlich zu dem längs und quer in ein förmliches Zellenſyſtem geteilten Doppelboden übergegangen, der bei der Imperator-Klaſſe an der Bordwand noch ein Stück hochgezogen war und damit eine zweite Schiffswand und einen wirkſamen Schutz bei Kolliſionsgefahr bildete. Die Zahl der Rettungsboote war vergrößert, die Boote ſelber in Größe, Form und Einrichtung verbeſſert. Auf den höchſten Punkten der Schiffe waren Notbeleuchtungsſtationen eingebaut, die ſelbſtändig elektriſchen Strom für eine Notbeleuchtung erzeugen konnten. Das ganze Schiff war durch waſſerdichte Querſchotten mit mechaniſch ſchließbaren Türen in eine große Zahl voneinander vollſtändig getrennter Abteilungen geteilt worden. Gegen Feuer war durch die weitgehende Unterteilung des Schiffes Schutz geſchaffen, außerdem aber beſondere Ein-

richtungen für die Bekämpfung des Feuers vorgesehen, u. a. durch ein weitverzweigtes Rohrsystem, durch das man jeden einzelnen Raum unter Dampf setzen konnte zur Erstickung des Feuers. Feuersicheres Material war beim Bau der Zwischenwände zur Anwendung gekommen, und schließlich auf den ganz großen Schiffen eine berufsmäßig ausgebildete Feuerwehr vorhanden. Für die Navigation bildeten neben der drahtlosen Telegraphie die Kreiselkompasse, die Unterwasserschallsignale und der Einbau von zwei statt, wie früher, nur einer Steuermaschine erhebliche Fortschritte, von kleineren Neuerungen abgesehen.

Von sprichwörtlicher Güte war die Verpflegung auf den deutschen Dampfern; die dafür bestimmten Küchenanlagen waren nach dem Muster der großen Hotels ausgebaut und mit allen Hilfsmaschinen versehen. Die großen Proviantraüme waren geteilt in Räume für unverderbliche und leicht verderbliche Waren, und für die letzteren Kühlräume mit je nach den Eigenschaften der Waren verschiedenen Temperaturen vorhanden.

Vielleicht die interessanteste Entwicklung hat der oben unter Ziffer 2 erwähnte Schiffstyp erfahren. Er stammte aus England und wurde von dort 1894 mit den Dampfern „Persia“ und „Patria“ übernommen, von denen der erstere eine Größe von 5800 Brutto-Register-Tonnen und 12 Seemeilen Geschwindigkeit, der zweite eine Größe von 7400 Tons und 13½ Seemeilen Geschwindigkeit hatte. Die Schiffe waren für Kajüts- und Zwischendeckspassagiere eingerichtet, hatten außerdem eine erhebliche Ladefähigkeit. Sie

zeigten beſonders gute Seeeigenſchaften, die durch ihre Größe, Form und Beladung bedingt war. Den darin liegenden großen Vorteil erkannte Ballin ſogleich, und bildete dann dieſen Typ bis zur höchſten Vollkommenheit aus, bis zu einer Größe von 13000 Brutto-Reg.-Tonnen und zu einer Geſchwindigkeit von 13 Seemeilen. Die Schiffe waren mit Doppelſchrauben und allen damals bekannten Sicherheitseinrichtungen verſehen, infolge ihrer Größe auch ſehr gute Seeſchiffe und bei den Paſſagieren außerordentlich beliebt. Eine weitere Vervollkommnung dieſes Typs wurde dann in den Jahren 1905—1906 mit den Dampfern „Amerika“ und „Kaiſerin Auguſte Victoria“ erreicht, von denen der erſte bei Harland & Wolff, Belfaſt, als „Modell“, der zweite beim Stettiner Vulcan erbaut war. Dieſe Schiffe waren mit dem höchſten Luxus für die Paſſagierbeförderung verſehen, waren infolge ihrer Größe von faſt 25000 Brutto-Regiſter-Tonnen außerordentlich ſeetüchtig und ſtanden mit ihrer Geſchwindigkeit von 17½ Seemeilen den alten Schnelldampfern nicht weit nach. Geſchäftlich betrachtet, waren ſie eine außerordentlich viel glücklichere Schöpfung als die Schnelldampferklaſſe, weil ſie alle Möglichkeiten des Geldverdienens auf dem Gebiete ſowohl der Fracht- wie der Paſſagierbeförderung in ſich vereinigten. Die Größe der Schiffe gab die Möglichkeit, die Paſſagierräume ſehr groß und ſchön zu geſtalten in einer bis dahin nicht erreichten Weiſe. Man kann von dieſen Schiffen wohl behaupten, daß ſie am meiſten dazu beigetragen haben, den großen Ruf der Linie auf dem Gebiete des Paſſagierverkehrs zu feſtigen.

Die Entwicklung der Frachtdampfer war im wesentlichen bedingt durch die zunehmenden Ansprüche, die die Güterbeförderung stellte. Die Umwandlung Deutschlands vom Agrarstaat zum Industriestaat bedingte die Einfuhr großer Mengen Lebensmittel und Rohmaterialien. Hinzu kam die gewaltige Entwicklung der deutschen Schwerindustrie und ihr wachsender Export großer Mengen von Eisenfabrikaten und Maschinen. In den 90er Jahren erreichte der Getreideexport Nordamerikas seine Höhe; als er infolge des steigenden Verbrauchs im eigenen Lande abnahm, bot einen Ersatz der riesige Export von Futtergetreide, Baumwolle, Fetten, Ölen und Fleischfabrikaten, Südamerika exportierte zunehmende Mengen von Getreide, Wolle, Häuten, von Kaffee und Tabak, aus dem fernen Osten kamen Reis, Tee, Saaten, Kopra, Öle, schließlich in großen Mengen die so bekannt gewordene Sojabohne, und die afrikanischen Kolonien sandten immer wachsende Mengen von Hölzern, Erzen, Palmkernen, Wolle usw. Ihrerseits wieder bezogen alle diese Gebiete immer größere Mengen von Fabrikaten und von Material zum Ausbau ihrer Verkehrsmittel und ihrer Industrie; alles das machte es nötig, die Frachtdampfer ständig zu vergrößern. Im Verkehr nach dem amerikanischen Kontinent war man dabei wenig behindert, da die meisten Häfen dem Tiefgang keine Grenzen setzten. Im Verkehr nach dem Osten taten das bis zu einem gewissen Grade die Abmessungen des Suezkanals, der allerdings mit den Jahren erheblich und zwar 1908 auf 27, 1912 auf 29, 1914 auf 30 Fuß vertieft wurde.

Dieſer Entwicklung folgte Ballin mit der Ausgeſtaltung der Frachtdampfertypen nicht nur auf dem Fuße, ſondern eilte ihr manchmal voraus. Einen weſentlichen Fortſchritt gegenüber dem, was er vorfand, ſtellten ſchon die im Jahre 1896 gebauten Schiffe der „Adria"-Klaſſe dar, mit einer Größe von etwa 5500 Brutto-Regiſter-Tons, weſentlich vergrößerten Luken, verbeſſerten Ladebäumen und erhöhter Geſchwindigkeit. In allen dieſen Richtungen wurde mit dem Bau der Dampfer der „Abeſſinia"-Klaſſe 1900 ein weiterer Fortſchritt erzielt und ein noch ſtärkerer gegen Ende des folgenden Jahrzehnts mit dem Bau der Dampfer der „Fürſt Bülow"-Klaſſe, Schiffen von nicht weniger als 12000 Tonnen Tragfähigkeit, für den Verkehr nach dem fernen Oſten beſtimmt. Bei Ausbruch des Krieges war eine Klaſſe von Schiffen im Bau mit Doppelſchrauben, einer Tragfähigkeit von 16000 Tonnen und einer Geſchwindigkeit von 13 Meilen.

Auf den Nebenlinien, wie z. B. der weſtindiſchen, war der Fortſchritt entſprechend der Zunahme des Güterverkehrs ebenſo ſichtbar. Typiſch für die vorballinſche Zeit waren Schiffe, wie die „Rhenania", von nur 1200 Brutto-Reg.-Tonnen und 9—10 Meilen Geſchwindigkeit. Schon 1887 trat aber eine Verbeſſerung ein mit dem Typ der „Ascania", und wie ſtark weiterhin die Fortſchritte waren, zeigen Dampfer wie der für die Mexiko-Fahrt beſtimmte „Fürſt Bismarck" von 8300 Brutto-Reg.-Tonnen und 16 Meilen Geſchwindigkeit mit ſehr guten Einrichtungen für Kajüts- und Zwiſchendeckspaſſagiere, und der Typ des Dampfers „Steigerwald", für Weſtindien und Mittelamerika beſtimmt, mit 13 Seemeilen

Geſchwindigkeit und gleichfalls ſehr guten Paſſagiereinrichtungen. Ein Spezialtyp wurde alsdann im Jahre 1912 geſchaffen in Geſtalt von Schiffen wie der Dampfer „Carl Schurz“, der insbeſondere für den ſchnellen Transport von Paſſagieren und Bananen von Weſtindien nach New York gebaut war. Dieſe Schiffe liefen etwa 16 Seemeilen und hatten vorzügliche Paſſagiereinrichtungen. Sie waren in jeder Hinſicht ein vollendeter Typ für die Tropenfahrt.

Auch die übrigen Linien, an denen ſich im Laufe ihrer Entwicklung die Packetfahrt beteiligte, wurden mit immer beſſeren und größeren Schiffen bedacht; auf ſie alle einzeln einzugehen, würde im Rahmen dieſer Darſtellung, die ſich auf die Hervorhebung weniger, markanter Züge beſchränken muß, zu weit führen.

Nur eines beſonderen Typs ſei noch kurz gedacht, der Exkurſionsdampfer. Urſprünglich ein Aushilfsmittel für die Beſchäftigung der Schnelldampfer in der flauen Zeit, war das Exkurſionsgeſchäft im Laufe der Zeit Selbſtzweck geworden, und zu den Nordlands- und den Mittelmeerfahrten geſellten ſich ſpäter andere, wie die Weſtindienfahrten, ſchließlich Reiſen um die Welt. Um ihre Durchführung, für die immer auch die großen Paſſagierdampfer verwandt wurden, doch von dieſen unabhängiger zu machen, wurden zwei Exkurſionsſchiffe, im Stile der Luſtyachten erbaut, die „Prinzeſſin Victoria Luiſe“ und für einfachere, kleinere Reiſen der „Meteor“. Als die erſtere verlorengegangen war, trat an ihrer Stelle zunächſt ein angekaufter engliſcher Paſſagierdampfer, ſpäter die für dieſen Zweck ſpeziell umgebaute „Deutſchland“, alsdann „Victoria

Luiſe“ genannt. Sie trugen Jahr für Jahr Scharen von Vergnügungsreiſenden an die Stätten alter Kultur oder beſonderer Naturſchönheit und waren beim internationalen Reiſepublikum außerordentlich beliebt. Sie trugen nicht wenig dazu bei, den Freundeskreis der Linie ſtändig zu vergrößern.

Ein engliſches Sprichwort ſagt, daß Nachahmung die höchſte Schmeichelei iſt. In der Schiffahrt iſt es ſtets Sitte geweſen, daß jede Geſellſchaft von den Erfahrungen und Fortſchritten der anderen profitierte. Das haben auch die Packetfahrt und ihre Leitung getan, aber ſie haben unendlich mehr gegeben, als ſie genommen haben, und niemals hat es in der Schiffahrt eine Perſönlichkeit gegeben, die auch in techniſcher Hinſicht ſo ſehr Vorbild und Anreger war wie Albert Ballin.

VIII.

Politik.

Trotz aller Kämpfe, die Ballin in seiner geschäftlichen Laufbahn durchgefochten hat, hat einmal jemand behauptet, er sei keine „eigentliche Kampfnatur“ gewesen. Wenn man darunter einen Charakter verstehen will, der einen Kampf bis zum Biegen oder Brechen durchficht, so hat man recht. Niemals kam es Ballin auf den Kampf an sich oder auf die Niederzwingung des Gegners an, er hätte das mit einem seiner drastischen Ausdrücke als „perverses Vergnügen“ bezeichnet, immer kam es ihm nur darauf an, für sich und sein Unternehmen die nach Lage der Sache erreichbar besten Lebensbedingungen zu erringen. Darum hat man ihn auch den „Mann des Kompromisses“ genannt.

Das kennzeichnet in der Tat sowohl seine Politik wie die Grundsätze, von denen sie ausging. Es mag sein, daß in anderen Gewerben Konkurrenzkämpfe mit völligem Sieg endigen können, in der Reederei können sie es selten. Denn es gibt darin keine schwachen Gegner — es sei denn, gänzlich unerfahrene und konstitutionell schwache Existenzen. Aber der Kleine ist in der Reederei durchaus nicht immer der Schwächere, im Gegenteil, die Konkurrenz, die ihm kleine Wunden schlägt, schlägt dem großen Gegner große, und erschöpft diesen vielleicht

eher als den anderen. Außerdem ſind viele Neugründungen auf dem Gebiete der Reederei in den letzten Jahrzehnten vom Nationalismus getragen geweſen, Regierungen und Völker haben ſich hinter ſie geſtellt, und auf ſolchem Boden iſt für ein Privatunternehmen ſchwer zu kämpfen. Die Geſchichte des transatlantiſchen Paſſagepools gibt mehr als ein Beiſpiel dafür. Schon der Kampf der Carr-Linie gegen die Packetfahrt war ein Beiſpiel dafür, was der Kleine gegen den Großen vermag.

In ſolcher Schule erzogen, hatte Ballin die Erkenntnis, daß auf wirtſchaftlichem Gebiete Zuſammenſchluß und Kompromiß regieren, derart in ſich aufgenommen, daß ſie für ihn zum alles beherrſchenden Prinzip wurde, zuſammen mit dem Grundſatz, niemals einen Kontrahenten unter einem Vertrag feſtzuhalten, unter dem er glaube, nicht exiſtieren zu können, und nur denjenigen Vertrag für gut zu halten, bei dem beide Parteien glaubten, ein gutes Geſchäft gemacht zu haben. Die zahlreichen Gemeinſchaftsverträge, die er geſchloſſen hat, und die, je länger je mehr, ein immer engeres und ausgedehnteres Netz unter den Reedereien der ganzen Welt ſpannten, ſprechen für ſeine konſequente und erfolgreiche Anwendung dieſes Grundſatzes.

Für ihn war er auch für die Politik der einzig richtige. Darum hat er den großen Krieg immer wieder als einen „dummen Krieg“ oder den „dümmſten aller Kriege“ bezeichnet, weil ſein Anlaß, der öſterreichiſch-ſerbiſche Konflikt, ein für die Weltgeſchichte und die Wohlfahrt der Völker ſo unbedeutender war. Führte man doch die Wurzel dieſes Konfliktes auf den für den Weltverkehr ſicher belangloſen wirtſchaftlichen Konflikt

zwiſchen Ungarn und Serbien, kraß ausgedrückt, den Kampf gegen das ſerbiſche Schwein, zurück. „Es hätte keines Bismarck bedurft, dieſen Krieg zu verhindern“, war Ballins oft wiederholter Ausſpruch über die Tragweite der unmittelbaren Kriegsurſachen.

Keineswegs verkannte er die großen Gegenſätze, die hinter dieſen unmittelbaren Urſachen ſtanden, die Koalition Rußland-Frankreich gegen Deutſchland und den engliſch-deutſchen Gegenſatz. Dieſer letztere war für ihn das Zünglein an der Wage, konnte er ausgeglichen werden, war nach ſeiner Anſicht ein Weltkrieg nicht mehr zu befürchten. Auf die Möglichkeit und die Gefahr eines ſolchen hatte ihn kein anderer als Fürſt Bismarck hingewieſen. Es war 1891 bei dem Beſuche des Fürſten zur Beſichtigung des nach ihm benannten Schnelldampfers der Packetfahrt. „Ich werde den Weltkrieg nicht mehr erleben“, hatte der Fürſt geſagt, „aber Sie werden ihn noch ſehen, und er wird vom Orient ſeinen Ausgang nehmen.“

Mit wachſender Sorge hatte Ballin den Gegenſatz zwiſchen England und Deutſchland infolge des deutſchen Flottenbaues entſtehen und ſich verſchärfen ſehen. Ein tatkräftiger Gehilfe der Regierung in der Propaganda für den Aufbau der Flotte um die Jahrhundertwende, war er ein Gegner des ſpäter ſich entſpinnenden Wettbauens mit England und verſuchte, was in ſeinen Kräften ſtand, unheilvollen Folgen vorzubeugen.

Seine Erfahrung im langjährigen Verkehr mit England und ſeine Kenntnis der engliſchen Pſyche ſagten ihm, daß das engliſche Argument gegen den deutſchen Flottenbau — eine Nation,

die ein Drittel der bewohnten Erde beherrſche und dieſe Herrſchaft ſich erhalten wolle, könne auf eine überragende Stellung zur See nicht verzichten — jedenfalls vom engliſchen Standpunkt aus richtig ſei, und darum von England bis zur äußerſten Konſequenz durchgefochten werden würde. Darum erſchien ihm auch hier das Kompromiß in Geſtalt einer engliſch-deutſchen Verſtändigung das gegebene. Daß der Gedanke nicht durchdrang, lag wohl — von perſönlichen Momenten abgeſehen — daran, daß in Deutſchland nicht „der Gedanke des Kompromiſſes“ der vorherrſchende war, ſondern neben Unkenntnis der Außenwelt und ihrer Eigenart die Überſchätzung der eigenen Kraft. Beide Eigenſchaften ſind typiſch für die beiden in Deutſchland damals dominierenden Faktoren, das, was man Altpreußentum nennen kann, und die ſogenannte Schwerinduſtrie; jene beiden Richtungen, die ſich auf wirtſchaftlichem Gebiete zu der Zollpolitik zuſammenfanden, die zwar Deutſchland zu einer wirtſchaftlichen Blüte verhalf, aber ſchweren internationalen Konfliktſtoff ſchuf, und die dann auch im Kriege das gemacht haben, was Politik ſein ſollte, aber nur ein ſchlechter „Kriegserſatz“ dafür war.

Für die internationale Stellung Ballins iſt bezeichnend, daß an ihn zuerſt die Anregung zu einer Ausgleichsaktion zwiſchen England und Deutſchland herantrat, die mit dem Beſuche des Miniſters Haldane in Berlin 1912 ihren Kulminationspunkt erreichte. Angeſichts des geſchichtlichen Intereſſes, das dieſe Epiſode beanſpruchen kann, ſoll näher auf ſie eingegangen werden.

Die Vorgeſchichte dieſer Aktion, die endgültig erſt durch den großen Krieg zum Scheitern kam, geht bis zum Jahre 1908 zurück. Der Vermittler war dabei auf engliſcher Seite Sir Erneſt Caſſel, ein geborener Deutſcher, der in jungen Jahren nach England gekommen war und es zu einem der erfolgreichſten Finanziers der Welt gebracht hatte. Er war mit dem Prinzen von Wales, ſpäteren König Eduard dem VII., ſehr befreundet geworden, auch ſein Bankier und ſein politiſcher Berater. In ſeinem Hauſe erſchien der König in ſeinen letzten Lebensjahren faſt täglich zu einer Bridgepartie. Die Gründe, die Caſſel veranlaſſen konnten, dem Verſuch einer Verſtändigung zwiſchen ſeinem Adoptiv-Vaterlande und ſeinem eigentlichen Vaterlande ſeine Hand und ſeinen großen Einfluß zu leihen, brauchten für einen ſo klugen und erfahrenen Mann nicht ſo weit abzuliegen. Einmal mochte es ererbte und erworbene Neigung zu dem einen und zu dem anderen Lande ſein — Caſſel hat ſich wiederholt auch als Deutſchen bezeichnet und iſt während des Krieges als ſolcher aus dem „Geheimen Rate“ ausgeſchloſſen worden —, andererſeits machte vielleicht gerade jener Umſtand ſein Urteil beſonders unvoreingenommen und klar. Sein und ſeiner Freunde Gedankengang war etwa der folgende.

Nachdem durch die Politik des König Eduard VII. die Stellung Frankreichs auf dem Kontinent weſentlich geſtärkt war, wurde die Gefahr eines Konflikts auf dem Kontinent drohend, umſomehr da auch zwiſchen England und Deutſchland ſich immer mehr Konfliktſtoff anſammelte, einerſeits durch die weltpolitiſche Betätigung Deutſchlands, andererſeits durch eine

geſchäftliche Expanſion, der gegenüber England ins Hintertreffen zu geraten drohte. Die eigentliche Urſache dafür ſah man in England in dem Mangel einer der deutſchen ähnlichen Schutzzollpolitik; ein Mangel, der die Entwicklung der engliſchen Induſtrie zurückhielt, und kein rechtes Intereſſe der engliſchen Finanzwelt an dieſer Entwicklung aufkommen ließ, während im Gegenſatz dazu die ganze Kraft der deutſchen Finanzwelt in die deutſche induſtrielle Entwicklung hineingelegt wurde und dieſe immer unabhängiger vom ausländiſchen Kapital machte. Die Zeit, in der die Finanzierung der deutſchen Induſtrie mit franzöſiſchem Geld, die ſogenannten franzöſiſchen „Penſionen“, d. h. die Diskontierung der Wechſel der deutſchen Induſtrie durch das franzöſiſche Kapital, eine große Rolle ſpielte, und für Zeiten politiſcher Verwicklungen eine große Gefahr darſtellte, lag noch nicht weit zurück, war aber inzwiſchen durch das Erſtarken des eigenen deutſchen Kapitals überwunden. Hinzu kamen die deutſchen Flottenrüſtungen.

Für England bot ein Ausgleich mit Deutſchland die Möglichkeit einer Sicherung ſeiner Vormachtſtellung zur See, die es um jeden Preis zu behaupten entſchloſſen war, unter gleichzeitiger Minderung der auch für England immer mehr anſchwellenden Flottenlaſten. Der liberalen Regierung, die ans Ruder gekommen war, lag aber an finanzieller Entlaſtung beſonders, da ſie ſich der Erkenntnis nicht verſchloß, daß auch für England die Zeit einer ſtaatlichen Sozialpolitik gekommen war.

Die Verbindung Ballins mit jenen engliſchen Kreiſen wurde durch Freunde aus der deutſchen Hochfinanz hergeſtellt, engliſcher-

ſeits hatte man die Verbindung mit Ballin wohl hauptſächlich deshalb geſucht, weil man darin bei ſeiner bekannten Freundſchaft mit dem Kaiſer die Möglichkeit einer zunächſt unverbindlichen Anknüpfung mit der deutſchen Regierung erblickte, der, wenn ſie Erfolg verſprach, die direkte Verbindung zwiſchen den beiden Regierungen jederzeit folgen konnte. Bei der traditionellen engen Verbindung der engliſchen Geſchäftskreiſe mit der Politik, den Parteien und der Regierung bedeutete dieſer Gedankengang keineswegs eine Hintertreppenpolitik, ſondern nur die Schaffung einer erſten Verbindung zur Sondierung der maßgebenden deutſchen Stellen.

Der Stand der deutſch-engliſchen Beziehungen im allgemeinen war zu jener Zeit etwa wie folgt.

Beſuche des Königs Eduard in Wilhelmshöhe und des deutſchen Kaiſerpaares in Windſor im Sommer 1907 hatten einen ſehr freundſchaftlichen Verlauf genommen, und im Verein mit anderen Bekundungen freundlicher Beziehungen zwiſchen deutſchen und engliſchen Körperſchaften auch die öffentliche Meinung der beiden Länder günſtig beeinflußt. Die Stimmung wurde aber alsbald wieder nervös. Zwiſchen England und Rußland wurde ein Abkommen über aſiatiſche Grenzfragen getroffen, das zu Anfragen im Reichstag führte, ob auch die deutſchen Intereſſen in Vorderaſien gewahrt ſeien. Gleichzeitig ging im Sommer 1907 die Haager Konferenz zu Ende, ohne eine Verſtändigung über die Beſchränkung der Rüſtungen gebracht zu haben, die man in England gern geſehen hätte; und zu Ende 1907 brachte die deutſche Regierung beim Reichstag eine Flottennovelle ein, die die Lebensdauer der

großen Schiffe von 25 auf 20 Jahre herabſetzte, was den Koſten von drei neuen Linienſchiffen gleichkam. Hand in Hand damit ſetzte eine ſtarke Agitation für die Flotte in der Öffentlichkeit ein, und in ſehr unliebſamer Weiſe wurde die öffentliche Aufmerkſamkeit auf die Agitation des Deutſchen Flottenvereins dadurch gelenkt, daß Prinz Rupprecht von Bayern das Protektorat über den Bayriſchen Landesverband des Flottenvereins niederlegte, weil die Leitung des Vereins, an deſſen Spitze damals der bekannte General Keim ſtand, Politik und Parteipolitik getrieben habe. Das führte alsdann auch zu einer Neubeſetzung des Präſidiums.

Eine Hochflut der Agitation gegen Deutſchland und die deutſche Flottenpolitik ſetzte im Frühjahr 1908 in England ein. Im Februar teilte die „Times“ mit, daß der deutſche Kaiſer an Lord Tweedmouth, den erſten Lord der Admiralität, einen Brief geſchrieben habe mit dem offenbaren Zweck, den engliſchen Marine-Etat zu beeinfluſſen, und obwohl Lord Tweedmouth das ſelbſt im Parlament energiſch in Abrede ſtellte und erklärte, der Brief habe einen rein privaten Charakter, und keine Geringeren als Lord Lansdowne und Lord Roſebery dieſe Erklärung unterſtützten, führte dieſe Veröffentlichung doch zu einer heftigen Agitation in einem Teil der engliſchen Preſſe und der Öffentlichkeit. Auch das Parlament befaßte ſich in beiden Häuſern im März 1908 mit der deutſchen und der engliſchen Flottenpolitik eingehend. Der Vorſitzende der Imperial Maritime League, Lord Eſher, forderte in einem Artikel in der „National Review“, daß England für jedes deutſche Kriegsſchiff zwei baue, und der be-

kannte General Baden-Powell ſchilderte die Gefahr einer deutſchen Invaſion in England als drohend. Andererſeits betonte Sir Edward Grey, der Staatsſekretär des Auswärtigen, in einer öffentlichen Rede den oben ſchon hervorgehobenen Geſichtspunkt, daß eine Herabminderung der Koſten für die Flottenrüſtung für England erwünſcht ſei, daß er eine ſolche aber nur eintreten laſſen könne im Einvernehmen mit den anderen Nationen.

Unter dieſen Umſtänden konnte klugen Geſchäftsleuten auf beiden Seiten wohl einleuchten, wie erwünſcht es ſein müſſe, auf einen ſolchen Weg der beiderſeitigen Einſchränkung des Flottenbaus hinzuſteuern.

Im Sommer 1908 hatte Ballin ſeine erſte Unterredung mit Sir Erneſt Caſſel und berichtete darüber dem Kaiſer eingehend bei dem Beſuche des letzteren in Hamburg und Kiel Ende Juni 1908. Gleichzeitig verfaßte nach ſeinen Mitteilungen der Preſſechef des Auswärtigen Amtes, Geheimrat Hammann, einen Bericht für den Reichskanzler und den Staatsſekretär des Auswärtigen, der hier mangels einer eigenen Aufzeichnung Ballins über die Unterredung dem Inhalte nach wiedergegeben ſei.

Von dem engliſchen Freunde wurde das Geſpräch mit der Erklärung eingeleitet, daß er lange ſchon das Bedürfnis gehabt habe, aus ſeiner genauen Kenntnis der politiſchen Lage und der maßgebenden Perſönlichkeiten heraus als Privatmann zu dem Privatmann die gegenwärtige Lage zu beſprechen. Er möchte dazu beitragen, eine gefährliche Entwicklung der beſtehenden Rivalitäten zu verhüten. Der engliſche König

sei aufs tiefste davon durchdrungen, daß der rasche Ausbau der deutschen Flotte die englische Stellung zur See bedrohe. Zwar wisse er, daß sein Neffe niemals leichtfertig auf Händel ausgehen werde und seiner innersten Natur nach den Schrecken eines Krieges widerstrebe. Möchte daher auch in den Jahren, die ihm — dem König — noch beschieden seien, kein englisch-deutscher Krieg ausbrechen, so müsse er doch dafür sorgen, seinem Sohne die ihm überkommene Stellung Englands auf den Meeren so zu hinterlassen, daß sie auch der Nachfolger des Kaisers nicht anfechten könne.

Auf die Bemerkung Ballins, daß doch die ruhmreiche englische Flotte bei ihrer notorischen Übermacht die junge deutsche Flotte nicht zu fürchten brauche, wurde ihm erwidert: Man wisse in englischen Fachkreisen sehr genau, daß die Verstärkung der deutschen Flotte erheblich größer sei, als es nach den amtlichen Darstellungen im Deutschen Reichstage scheine. Obwohl man nun nicht bezweifele, daß die englische Flotte nicht nur der Schiffszahl nach immer überlegen bleiben werde, sondern auch technisch in Bezug auf Material, Konstruktion und Armierung hinter der deutschen keineswegs zurückstehe, so flößten doch die Vorzüge des deutschen Systems der Bemannung und ein tiefer Respekt vor der Tüchtigkeit der deutschen Seeoffiziere die Besorgnis ein, daß die deutsche Überlegenheit im Menschenmaterial die englische Überlegenheit der Schiffszahl aufwiegen könne. England habe im Burenkriege erfahren, wie schwer es sei, einen an Zahl schwächeren, aber todesmutigen Feind niederzuringen. Die Sorge vor der deutschen Gefahr sei die trei-

bende Kraft für die ganze Ententepolitik und dieſe ein Beruhigungsmittel für jene. Daher ſei auch in Reval den Ruſſen der Rat gegeben worden, auf den Ausbau der Flotte zu verzichten und alle Kraft auf das Landheer zu verwenden.

Auf die Andeutung, daß eines Tages England im Einverſtändnis mit Frankreich und Rußland an Deutſchland die Frage richten könne, wann es in der Verſtärkung ſeiner Rüſtung zur See Halt zu machen gedenke, erwiderte Ballin: Da biete ſich ſeinem Freunde Gelegenheit, England und der Sache des Friedens einen großen Dienſt zu erweiſen, indem er keinen Zweifel darüber aufkommen laſſe, daß eine ſolche Anfrage der Krieg ſei. Deutſchland werde ſich einem ſolchen Verſuch zu „einem Faſchoda“ mit aller Macht widerſetzen!

Im weiteren Verlaufe der Unterredung bemerkte Caſſel, der gegegenwärtige Zuſtand der Reichsfinanzen — über den er ſich genau unterrichtet zeigte — würde es Deutſchland ſehr ſchwer machen, einen Krieg zu beginnen. Dabei wies er darauf hin, welchen großen Einfluß gegenwärtig die wechſelſeitigen Geldintereſſen für die politiſchen Beziehungen der Länder erlangt hätten, und wie abhängig die kapitalbedürftigen von den Geld leihenden Ländern geworden ſeien. Allerdings gebe es auch für die großen Gläubigerſtaaten unbequeme Lagen, ſo jetzt für England, nachdem die Vereinigten Staaten den größten Teil ihrer japaniſchen Schuldtitel nach England abgeſchoben hätten. Das Mißverhältnis zwiſchen Militärlaſten und wirtſchaftlichem Vermögen trete in Japan immer deutlicher hervor, und vor die Wahl zwiſchen Auspowerung des Volkes

oder Verzug in der Zinszahlung geſtellt, werde ſich der Japaner am Ende lieber für den letzteren entſcheiden.

Im „Conſtitutional Club“ in London hörte Ballin den Vortrag eines Parlamentsmitgliedes, das unter allgemeiner Zuſtimmung ausführte: Die Lage Englands ſei nicht ſo günſtig, wie es nach der Ententepolitik ſcheine. Zur Zeit der Königin habe man viel beſſere Bilanz gehabt; was jetzt auf der Kreditſeite ſtehe, ſeien zum Teil Forderungen an ſchlechte Schuldner, wie Spanier, Portugieſen, Japaner, deren politiſches Wohlverhalten England zu hoch bezahle. Man dürfe ſich durch Bilanzverſchleierung nicht über den Wert der Ententen täuſchen laſſen.

Reichskanzler Fürſt v. Bülow und Staatsſekretär v. Schön waren, wie Geheimrat Hammann Ballin alsbald brieflich mitteilte, für die Information ſehr dankbar und fanden namentlich die Antwort auf die Andeutung über die Abrüſtungsfrage „ebenſo verdienſtlich wie richtig“. Inzwiſchen habe auch der Kaiſer den Kanzler brieflich über den wichtigen Inhalt des Vortrages von Ballin unterrichtet.

An den Beſuch Ballins knüpfte ſich noch ein kurzer Briefwechſel, der hier wiedergegeben ſei. Vorweg ſei bemerkt, daß die in dem Brief Ballins erwähnte Sandſchak-Bahn im Frühjahr 1908 die öffentliche Meinung in Europa lebhaft erregt hatte. Im Februar hatte der öſterreichiſche Miniſter des Auswärtigen v. Aehrenthal in einem Ausſchuß der Delegationen den Plan einer das bosniſche Bahnſyſtem mit Mitrowitza im Sandſchack Novibazar verbindenden Eiſenbahn angekündigt. Das führte zu einem heftigen Proteſt in der ruſſiſchen Preſſe, die das als einen politiſchen Vorſtoß Öſterreichs auf dem Balkan

und als eine Unterbrechung der von den Großmächten in Mazedonien angeſtrebten Reformen bezeichnete. In Öſterreich betrachtete man eine Unterſtützung durch Deutſchland als deſſen Bundespflicht, und Fürſt Bülow bemühte ſich denn auch, in einem Interview die „Nowoje Wremja“ zu beſchwichtigen. Er erklärte darin die Behauptung der ruſſiſchen Preſſe, das Projekt gehe von Berlin aus, für vollkommen irrig; Öſterreich verfolge, ebenſo wie Deutſchland, auf den Balkan nur Handelsintereſſen. Dieſes zur Erklärung der Stelle im Briefe Ballins vom 13. Juli 1908, der im übrigen nach einem Dank für die freundliche Aufnahme wie folgt ſich äußerte:

„Was ich Ihnen als meine Mutmaßung über die Sandſchak-Bahn-Angelegenheit ſagte, trifft übrigens vollſtändig zu. Der Kaiſer ſowohl als nachträglich auch Fürſt Bülow haben mir auf das Beſtimmteſte verſichert, daß man in Berlin von dieſer Maßnahme Öſterreichs ebenſo ſehr überraſcht worden iſt wie in London und Petersburg.

Hoffentlich kommen unſere hohen Herren recht bald zuſammen. Es wird hier nichts ſehnlicher gewünſcht als die Herſtellung und die Aufrechterhaltung der freundnachbarlichſten und wärmſten Beziehungen der beiden Monarchen und der beiden Nationen. Unſer Kaiſer wird erſt Mitte Auguſt von ſeiner Nordlandreiſe und dem Beſuche in Schweden heimkehren, ich nehme aber an, daß die beiden hohen Herren ſich gelegentlich der Rückkehr Ihres Königs von Marienbad treffen, und daß dann das Datum für die Erwiderung des offiziellen Beſuches in Berlin durch die Majeſtäten vereinbart wird. Ich verſpreche mir von dieſem Berliner Beſuche die allerglücklichſten Folgen für die beiden Nationen“.

Darauf kam von Caſſel die Antwort:

„Wie Sie, verſpreche ich mir von der Zuſammenkunft unſerer Monarchen viel Gutes und nach dem, was ich höre, wird dieſelbe ſich doch auf der Hinreiſe meines Hohen Herrn arrangieren laſſen. Nach

wie vor bin ich davon überzeugt, daß bei uns ebendieſelben guten Dispoſitionen vorliegen wie bei Ihnen."

Die hier angeregte Zuſammenkunft zwiſchen König Eduard und Kaiſer Wilhelm fand alsdann am 11. Auguſt auf der Reiſe des Königs Eduard nach Iſchl in Schloß Friedrichshof ſtatt und fand in der deutſchen Preſſe ein freundliches Echo.

Auch der Austauſch von Freundlichkeiten zwiſchen den Bevölkerungen beider Länder ging weiter. So beſuchte im Auguſt 1908 Lloyd George, damals Schatzkanzler, Deutſchland, um ſich über die deutſche Arbeiter-, Invaliditäts- und Altersverſicherung zu unterrichten, engliſche Arbeiter kamen zum Beſuche der deutſchen Gewerkſchaften herüber ſowie zum Studium deutſcher Induſtrieverhältniſſe. Auch das amtliche England äußerte ſich ſowohl durch Lloyd George wie durch Churchill in ſehr freundlicher Weiſe für eine Verſtändigung mit Deutſchland; ſie ſei der einzige Weg, ſagte Lloyd George, der über Europa immer noch lagernden Spannung ein Ende zu machen.

Ende Oktober ereignete ſich dann der für die kaiſerliche Politik ſo kompromittierende Zwiſchenfall mit dem „Daily-Telegraph"-Interview. Der Kaiſer hatte in dieſem u. a. ſich in bitteren Worten darüber ausgeſprochen, daß man ſeine Freundſchaft für England ſo wenig würdige, und als Probe dieſer Freundſchaft mitgeteilt, daß er während des Burenkrieges das Erſuchen von Frankreich und Rußland, mit ihnen zuſammen dem Kriege ein Ende zu machen und England zu demütigen, abgelehnt und von ſeiner Antwort den König von England in Kenntnis geſetzt habe, ferner daß

er einen Feldzugsplan ausgearbeitet und der Königin überſandt habe, dem der von England wirklich ausgeführte ſehr nahe gekommen ſei. Zu den deutſchen Flottenbauten bemerkte der Kaiſer, daß Deutſchland eine ſtarke Flotte brauche, um in der Frage der Zukunft des Stillen Ozeans mitſprechen zu können, und endlich ſagte der Kaiſer noch mit Bezug auf die deutſche Stimmung gegenüber England, daß in weiten Kreiſen der mittleren und unteren Schichten Deutſchlands keine freundliche Geſinnung für England herrſche.

Dieſes Interview, das in Deutſchland einen unſagbar niederſchmetternden Eindruck machte und zu den bekannten großen Debatten im Reichstag im November 1908 führte, während derer der Kaiſer — was auch ſehr übel in der Nation empfunden wurde — in Donaueſchingen beim Fürſten Fürſtenberg zur Jagd weilte, und das in England wie im übrigen Auslande den Eindruck ſtärkſter Wankelmütigkeit der deutſchen Politik erweckte, iſt, wie inzwiſchen bekannt geworden, nur durch ein unglückliches Verſehen zur Veröffentlichung gelangt. Es wurde vom Kaiſer in korrekter Weiſe dem Fürſten Bülow nach Norderney geſandt, von dieſem aber nicht geleſen, ſondern nach Berlin an das Auswärtige Amt zur Prüfung weitergegeben, wo ein unglücklicher Geheimrat es aber nur daraufhin prüfte, ob es tatſächlich unrichtige Angaben enthalte, dieſe aber nicht darin fand, es mit einem entſprechenden Vermerk verſah, woraufhin es wieder ungeprüft die Stadien der miniſteriellen Verantwortlichkeit paſſierte und zur Veröffentlichung gelangte. Dieſe Kette von Verhängniſſen änderte freilich nichts daran, daß der Monarch die politiſche Tragweite dieſer

Mitteilungen fühlen und ſein Herz nicht in dieſer offenherzigen Weiſe auf der Zunge tragen durfte, — leider einer der Hauptfehler des Kaiſers — daß die Umgebung des Kaiſers ihn ſowie den Kanzler ſofort auf die große Tragweite der Veröffentlichung hätte hinweiſen, daß auch der Kanzler und das Auswärtige Amt nach ſo viel trüben Erfahrungen auf den Kaiſer und ſeine Auslaſſungen beſſer hätten aufpaſſen, und daß endlich auch ein Geheimrat des Auswärtigen Amtes etwas politiſches Verſtändnis hätte beſitzen müſſen.

Auf die Bemühungen der amtlichen Kreiſe, mit dem Ausgleich der Spannung zwiſchen den beiden Nationen weiter zu kommen, übte dieſer Zwiſchenfall keinen Einfluß. Am 9. Februar 1909 machte das engliſche Königspaar den in Ballins Brief vom 13. Juli 1908 als ſo ſehr erwünſcht bezeichneten offiziellen Beſuch in Berlin. Für die Bedeutung dieſes hochoffiziellen Beſuches ſprach der Umſtand, daß er erſt im neunten Jahre der Regierung König Eduards erfolgte, wohl nicht zum wenigſten infolge des durchaus nicht freundſchaftlichen Verhältniſſes zwiſchen Onkel und Neffe, wobei die begreifliche Abneigung des Kaiſers gegen den Lebenswandel ſeines Onkels als Prinz von Wales eine große Rolle ſpielte. Indes iſt es ja beſſer, derartige perſönliche Empfindungen in Geſchäft und Politik nicht mitſprechen zu laſſen. In engliſchen offiziöſen Kommentaren wurde die Bedeutung dieſes Beſuches nachdrücklich unterſtrichen, und auch die deutſche Preſſe tat das, wenn auch daneben warnende Stimmen erklangen, die vor einer Überſchätzung ſolcher Akte warnten. Sehr kühl klang auch die Erklärung des Staatsſekretärs v. Schön auf eine An-

frage im Reichstag, ob von England eine Anregung zu einer Verſtändigung über die Flottenbauten ergangen ſei. Die Erklärung ging dahin, daß ein formeller Vorſchlag für eine Verſtändigung, der als Baſis für Verhandlungen habe dienen können, nicht gemacht worden und wohl unterlaſſen ſei, weil es unter befreundeten Mächten nicht üblich ſei, Anträge zu ſtellen, deren Berückſichtigung zweifelhaft ſei!

Die Freunde der Verſtändigung, insbeſondere Caſſel und Ballin, unterließen es trotz aller dieſer Hemmungen nicht, den einmal angeknüpften Faden weiter zu ſpinnen. Im Juli 1909 war Ballin abermals zum Beſuche bei Caſſel und ſetzte die politiſche Unterhaltung fort. Er berichtete darüber dem Kaiſer wie folgt:

„Mein Freund, dem ich ſchon vor etwa acht Tagen in einem Privatbriefe meinen bevorſtehenden Beſuch angekündigt und angedeutet hatte, daß ich den Wunſch hätte, zu meiner perſönlichen Information bei dieſer Gelegenheit auch das Geſpräch fortzuſetzen, welches wir vor Jahresfriſt über die Flottenfrage gepflogen hatten, ſchien ſich inzwiſchen über dieſe Angelegenheit maßgebendenorts völlig orientiert zu haben. In der langen Unterhaltung, welche wir hatten, ſprach er mit außerordentlicher Sicherheit, und jedes Wort ſchien vorher überlegt zu ſein.

Ich ſagte meinem Freund im Eingang unſerer Unterhaltung, daß es ihn nicht Wunder nehmen könne, wenn angeſichts der großen Aufregung, welche in England über die deutſchen Kriegsſchiffbauten herrſche und einer feindlichen Stimmung gegen Deutſchland als Unterlage diene, ich den Wunſch hätte, an die intereſſanten Geſpräche wieder anzuknüpfen, welche ich vor Jahresfriſt über denſelben Gegenſtand mit ihm gepflogen habe. Ich wies darauf hin, daß dieſe von einer gewiſſenloſen Preſſe und von unverſtändigen Parlamentariern in das Volk getragene Erregung geeignet ſei, ein ganz anderes Ergebnis zu zeitigen

als dasjenige, welches vielleicht der Regierung heute innerhalb ihres Programms erſtrebenswert ſei. Ich hob hervor, daß ich ſelbſtredend nur als Privatmann rede, der mit Intereſſe die engliſchen Zeitungen und die Briefe ſeiner engliſchen Freunde leſe, und daß meine Wiſſenſchaft ſich alſo nur auf private Quellen ſtütze.

Vor Jahresfriſt, ſo betonte ich, habe mein Freund mir in ſeiner klaren und klugen Weiſe die Notwendigkeit einer Verſtändigung zwiſchen Deutſchland und England über den Ausbau ihrer Kriegsflotten dargelegt und mich gebeten, in dieſer Richtung zu wirken. Dieſe Anregung ſei bei mir auf fruchtbaren Boden gefallen. Der Umſtand, daß es mir gelungen ſei, auf den wichtigſten Gebieten der transozeaniſchen Handelsſchiffahrt Deutſche, Engländer, Franzoſen, Italiener, Oeſterreicher und eine ganze Reihe kleinerer Nationen unter einen Hut zu bringen und an die Stelle eines ſchrankenloſen und unwirtſchaftlichen Wettkampfes friedliche und für alle Teile erſprießliche Verhältniſſe zu ſetzen, müßte mir Sympathie einflößen für den Gedanken, daß auch zwiſchen den Regierungen ein ſolcher Weg bei gutem Willen gangbar ſein müßte. Ich hätte mich deshalb entſchloſſen, unſerer Regierung einen ſolchen Plan zu unterbreiten. Ehe ich das aber tun könne, müßte ich natürlich wiſſen, ob man in England heute noch den Standpunkt teile, den mein Freund vor Jahresfriſt vertreten hätte.

Caſſel erwiderte mir darauf, daß ſich ſeit Jahresfriſt die Verhältniſſe für England erheblich verſchoben hätten, und daß er nicht mehr in der Lage ſei, die Anſichten zu vertreten, die er damals verfochten hätte. Es ſei heute klarer, als es damals geweſen ſei, daß England ſeine Suprematie auf dem Meere unter allen Umſtänden und völlig ungebunden aufrecht erhalten müſſe. Angeſichts der inzwiſchen beſchloſſenen Kriegsſchiffbauten Oſterreichs und Frankreichs ſei eine einſeitige Verſtändigung zwiſchen Deutſchland und England nicht mehr möglich. Oſterreich ſei ein ſicherer Faktor in Deutſchlands Rechnung, dagegen ſei Frankreich kein zuverläſſiger Aktivpoſten für England. Hinzu kämen noch die völlig unſicheren Faktoren Rußland und Italien. Eng-

land würde zu einer Macht fünften Ranges herabſinken, wenn es angeſichts dieſer Expanſionen ſich von Deutſchland auf ein Programm feſtlegen laſſen würde. Deutſchland habe ſeine überwältigend große Armee, mit welcher es Öſterreich, Italien, Rußland und Frankreich in Schach halten könne. England habe nur die Flotte, um ſeine Weltmachtſtellung ſtützen und ſeine Kolonien an ſich halten zu können. England habe Gelegenheit gehabt, viele Jahrzehnte hindurch ein großes Vermögen anzuſammeln. Dieſe Zeiten ſeien vorbei. Unter der Regierung Kaiſer Wilhelms II., der mit nicht genug zu rühmendem Zielbewußtſein Deutſchland in den Welthandel eingeführt, die deutſche Induſtrie und die deutſche Handelsſchiffahrt zu nie geahnter Blüte entwickelt habe, habe England im Überſeeverkehr immenſe Verluſte erlitten. Der engliſche Handel ginge zurück, und zweifellos würde England nicht in der Lage ſein, auf die Dauer bei ſeinem Freihandelsſyſtem zu beharren.

Am ſchwerwiegendſten ſchien meinem Freund die Frage des öſterreichiſchen Kriegsſchiffbaus zu ſein. Dieſer Umſtand, im Zuſammenhang mit der unſicheren Haltung Rußlands und der unberechenbaren Geſtaltung der Verhältniſſe in Frankreich, ſchien dem Könige beſondere Sorge zu bereiten. Mein Freund ſagte mir ſchließlich, er hielte den Moment für eine Verſtändigung für Deutſchland ſehr glücklich, für England aber ſehr unglücklich gewählt. Man dürfe nicht über eine Einigung verhandeln, während man ſich fürchte. In England trete dieſe Furcht heute in ſehr unliebſamer Weiſe zutage, und dieſe Erſcheinung müſſe in Deutſchland den Eindruck hervorrufen, daß England bereit ſei, eine Einigung herbeizuführen ſelbſt zu ungünſtigen Bedingungen. England ſei ins Hintertreffen gekommen, nicht nur mit Bezug auf ſeinen Handel, ſondern auch mit Bezug auf ſeinen Kriegsſchiffbau. Die Konkurrenz im Welthandel in Zukunft ſiegreich zu bekämpfen, ſei für England aus vielen Gründen wenig ausſichtsvoll. Dagegen ſei die Ausmerzung des ungünſtigen Verhältniſſes im engliſchen Kriegsſchiffbau nur eine Geldfrage. Die Mittel müßten und würden beſchafft werden, um die engliſche

Flotte wieder auf eine ſolche Höhe zu bringen, wie ſie im Hinblick auf die Weltlage erforderlich ſei.

Ich erwiderte meinem Freunde, daß ich erſtaunt ſei über den völligen Wandel ſeiner Anſichten in dieſer Angelegenheit. Nicht das, was er geſagt, ſondern das, was er nicht geſagt habe, ließe mich vermuten, daß in engliſchen Regierungskreiſen, vielleicht nicht ohne Schuld der deutſchen Regierung, die Anſchauung Wurzel gefaßt habe, die Kaiſerliche Regierung werde nach Abſolvierung des gegenwärtigen Flottengeſetzes auf eine weitere Expanſion der deutſchen Flotte verzichten und ſich lediglich auf den langſamen Erſatz abgängig werdender alter Fahrzeuge beſchränken. Solche Anſchauung könne nur dann eine gewiſſe Berechtigung haben, wenn man in England ein gleiches Syſtem adoptiere. Erachte man dagegen in England, wie ich aus ſeinen Worten entnähme, den Zeitpunkt für gekommen, um die Stärkeverhältniſſe zwiſchen den beiden Ländern durch umfangreiche Neubauten zu verſchieben, ſo würde man bald finden, daß man die Rechnung ohne den Wirt gemacht habe. Angeſichts der hier herrſchenden Tendenzen müſſe meiner, allerdings ganz perſönlichen und völlig unmaßgeblichen Anſicht nach Deutſchland auch über das Flottengeſetz hinaus darauf bedacht ſein, die Kriegsflotte in einem ſolchen Maße zu erweitern, daß es einen Defenſivkrieg mit ſicherem Erfolge führen könne. Ein zügelloſes Kriegsſchiffbauen auf engliſcher Seite bedeute alſo eine Schraube ohne Ende für beide Nationen.

Damit ſchloß die erſte Unterredung, und ich nahm die Einladung an, am Abend bei Sir Erneſt Caſſel mit einigen prominenten Freunden zu ſpeiſen.

Als ich am Abend wieder erſchien, war ich nicht wenig erſtaunt, zu finden, daß ich der einzige Gaſt ſei. Mein Freund ſagte mir, er habe die anderen Herren unter dem Vorwande, daß er ſich noch zu unwohl fühle, abbeſtellt, um mit mir allein zu ſein. Es lag auf der Hand, daß er inzwiſchen über den Ausgang unſerer Unterredung berichtet, und daß eine andere Stimmung Platz gegriffen habe. Es ſchien mir unzweifelhaft, daß dieſer Umſchwung herbeigeführt war durch meine Äußerungen über

die Notwendigkeit einer ferneren Erweiterung der deutſchen Flotte, wenn das bezügliche Vorgehen Englands dazu dränge. Dieſer Eindruck erwies ſich im Verlaufe der nun folgenden langen Beſprechung als durchaus richtig.

Caſſel führte aus, daß das liberale Kabinett mit Bezug auf die Flottenfrage „pennywise and poundfoolish“ gehandelt habe. Das fühle heute die große Mehrheit des engliſchen Volkes, und das habe die furchtſame und feindſelige Stimmung in England hervorgerufen. Die liberale Regierung habe damit ein großes Unglück angerichtet, und ſich ſeiner Überzeugung nach dadurch ſelbſt das Grab gegraben. Er glaube, es würde nicht lange dauern, bis man eine andere Partei am Ruder ſehe. Hätte das liberale Kabinett nicht ſeinen phantaſtiſchen ſozialpolitiſchen Ideen zu Liebe die Flotte vernachläſſigt, ſo würde von einer deutſchfeindlichen Stimmung heute nicht die Rede ſein. Dazu träten erſchwerend andere politiſche Fragen. Frankreich ſei im Hinblick auf den franzöſiſchen Volkscharakter immer ein unberechenbarer Faktor geweſen. Es ſei heute angeſichts ſeiner innerpolitiſchen Lage aber unſicherer denn je. Demgegenüber ſtände die Zuverläſſigkeit, mit der Deutſchland dank ſeinem militäriſchen Übergewicht über Öſterreich disponieren könne. Von Rußland wolle er gar nicht reden. Er habe die engliſche Annäherung an Rußland nie für klug gehalten.

Wenn man — und das habe er geglaubt, aus meinen Worten entnehmen zu dürfen — die Notwendigkeit zugäbe, daß England im Hinblick auf ſeine kolonialen und ſeine Welthandelsintereſſen eine ausgeſprochene Suprematie auf dem Meere ſich bewahren müſſe, ſo glaube er, daß verſtändige Männer ſchließlich doch eine Formel zu finden wiſſen müßten, welche eine Einigung zwiſchen den beiden Ländern ſichere. Eine große Schwierigkeit biete die von mir immer wieder betonte Forderung, daß England bei dem Syſtem des Freihandels verbleiben müſſe. England könne in dieſem Punkte wohl für ſich, aber nicht für ſeine großen Kolonien ſprechen. Die Geſchichte beweiſe, daß England die Vereinigten Staaten von Nordamerika aus ſeinem Beſitze verloren habe, als es verſuchte, ihnen in handelspolitiſcher Beziehung Feſſeln anzulegen. Daß Deutſchland

trotz der üblen Erſcheinungen, welche ſich jetzt bei der Reform der Reichsfinanzen gezeigt haben, reich genug ſei, um auch weiterhin ſeine Flotte in bisherigem Abſtande zu England zu vermehren, ſchiene ihm zweifellos. Es ſei eben der große Fehler des liberalen Kabinetts und anderer Berater des Königs geweſen, daß man geglaubt habe, das deutſche Flottengeſetz würde aus finanziellen Gründen nicht in vollem Maße durchgeführt werden. Der Reichtum in Deutſchland ſei in viel höherem Maße gewachſen, als, ſeiner Meinung nach, ſelbſt die deutſche Regierung und die deutſchen Finanzkreiſe glaubten. Deutſcher Wohlſtand begegne einem überall, man wende ſich ſchon erſtaunt auf der Straße um, wenn man heutzutage während der Saiſon in Ägypten oder in Italien die Touriſten eine andere Sprache ſprechen höre als die deutſche. Für ihn ſei es jedenfalls keine Frage, daß Deutſchland heute in der Lage ſei, mit dem engliſchen Kriegsſchiffbau ſelbſt dann Schritt zu halten, wenn dieſer Schritt auch ein recht lebhafter ſei.

Daß England in abſehbarer Zeit das Syſtem des Freihandels verlaſſen würde, halte er aus innerpolitiſchen Gründen für ganz ausgeſchloſſen, und, da ein Vertrag nicht für ewig zu ſchließen ſei, ſondern für eine Reihe von Jahren, brauche ſeiner Meinung nach Deutſchland eine ſolche, im Hinblick auf die Selbſtändigkeit der Kolonien unüberwindliche Frage nicht zur Bedingung zu machen; man könne hingegen in manchen anderen, zwiſchen den beiden Regierungen ſchwebenden Fragen engliſcherſeits ein freundwilliges Entgegenkommen beweiſen. Er ſei alſo geneigt, ſeine am Vormittag ausgeſprochene Meinung dahin zu ändern, daß es ſicherlich nur nützlich wirken könne, wenn einige verſtändige Männer, von beiden Seiten ernannt, zu einer Beſprechung über die angeregte Frage zuſammenkommen würden. Dieſe Zuſammenkunft müßte eine abſolut ſekrete ſein, und Einigkeit müßte auf beiden Seiten darüber herrſchen, daß es im Falle eines Erfolges bei einem ſolchen Vertrage keine Sieger und keine Beſiegten geben dürfe. Das ſei eine „conditio sine qua non“.

Ich verſprach, bei ſich ergebender Gelegenheit in dieſem Sinne in Berlin zu wirken, und wir verabredeten eine baldige weitere Zuſammenkunft.

Mein Freund iſt zweifellos ein außerordentlich geſchickter Verhändler. In meiner vieljährigen bezüglichen Erfahrung erinnere ich mich kaum, mit einem Manne verhandelt zu haben, der Stunden hindurch ſo ſicher, ſo vorbedacht und ſo zielbewußt diskutiert hat."

Dieſer Bericht wurde vom Kaiſer dem Staatsſekretär v. Tirpitz mitgeteilt, der dazu eine freundliche Stellung einnahm und ſich für die Heranziehung des Reichskanzlers v. Bethmann Hollweg, der am 14. Juli dem Fürſten Bülow gefolgt war, zur Behandlung der Frage einer Verſtändigung mit England ausſprach. Demgemäß erhielt der Kanzler, und zwar durch den Kaiſer perſönlich, eine Abſchrift des Ballinſchen Berichtes. Das war korrekt und vermied eine zu Zeiten des Fürſten Bülow nicht immer glücklich umſchiffte Klippe, nahm allerdings, wie ſich ſpäter zeigte, der Behandlung der Sache die friſche Initiative. Außerdem nahm dieſe Art der Behandlung die Verantwortung für den Ausgang ganz und gar von den Schultern des Staatsſekretärs des Reichsmarineamts. Ballin pflegte ſein Urteil ſpäter dahin zuſammenzufaſſen, daß, wenn der Staatsſekretär v. Tirpitz die Verantwortung für den Ausgang dieſer Verhandlungen gehabt hätte, wenn er z. B. als Reichskanzler ſie geführt hätte, ſie ſchwerlich ergebnislos verlaufen ſein würden. Der Sinn der ganzen Verhandlung, die Ballin geführt hatte, war aber, daß eine Konferenz von „ſachverſtändigen und vernünftigen Leuten", das heißt, zunächſt von Marine-Leuten, ſich zuſammenſetzen und darüber beraten ſolle, wie ohne Schaden für

die Wehrkraft der beiden Länder eine Einschränkung ihres Flottenbaus erfolgen könne. Diese Idee war so einfach und einleuchtend, daß, wenn sie zunächst ausgeführt worden wäre, und wenn man die Sachverständigen mit dem Gefühl der Verantwortung für das, was in politischer Hinsicht von ihrer Entscheidung abhing, erfüllt hätte, sie zu einem Erfolg hätte führen müssen. So aber, wie der Kanzler die Sache anfing, mußte er unter Umständen, ohne daß es überhaupt zu einer Aussprache zwischen den englischen und den deutschen Marinefachleuten kam, gegen den Widerstand der Ressorts die Sache durchbiegen. Das aber war eine Aufgabe, der Herr v. Bethmann Hollweg gewiß nicht gewachsen war, dieser entschlußloseste aller deutscher Kanzler, dem sein und unser Unheil die schwersten Entscheidungen in die Hand gegeben hat, die je ein deutscher Staatsmann zu treffen hatte.

Nach einer Unterredung zwischen Ballin und dem Reichskanzler folgte in Übereinstimmung mit dem Kanzler eine telegraphische Korrespondenz zwischen Ballin und Sir Ernest Cassel. Diese ergab, daß die Dispositionen für eine Verhandlung in dem im Ballinschen Bericht besprochenen Sinne in London günstig waren, und daß Cassel den Wunsch nach einer neuen Unterredung zur Vorbereitung des weiteren zu erkennen gab. Daraufhin wandte sich Ballin an den Kanzler mit der Frage, ob er nunmehr diesen Weg weiter gehen solle, oder ob der Kanzler einen anderen vorziehe. Unter diesem anderen war der Weg der direkten amtlichen Verhandlungen zu verstehen. Ballin fügte in einem Telegramm an den Kanzler hinzu, daß er die Mitteilungen von den günstigen Dispositionen

ſo auffaſſe, daß ſein Freund beauftragt ſei, das Nähere wegen der Zuſammenkunft der Sachverſtändigen zu vereinbaren. Alsdann müſſe er aber, wenn er zu einer neuen Beſprechung gehe, über die Anſichten und Abſichten des Kanzlers informiert ſein. Die Antwort des Kanzlers vom 11. Auguſt lautete wie folgt:

„Beſten Dank für Ihr freundliches Telegramm, dem ich ſofort eingehende Beachtung ſchenke. Ich werde mir erlauben, Ihnen eine weitere Antwort zugehen zu laſſen, ſobald ich morgen und in den nächſten Tagen mit den in Frage kommenden Perſönlichkeiten die erforderlichen Beſprechungen gehabt haben werde."

In dieſer Antwort kam bereits deutlich zum Ausdruck, daß der Kanzler die weitere Behandlung der Sache auf amtlichem Wege und nach ſeinen eigenen Ideen vorzog.

Das weitere beſagt ein Brief des Kanzlers an Ballin vom 21. Auguſt, folgenden Inhalts:

„Ich habe heute die Ihnen in Ausſicht geſtellten offiziellen Schritte ausgeführt. Da ich mit Sir Edward Goſchen (dem engliſchen Botſchafter in Berlin, D. V.) abſolute Geheimhaltung ausgemacht habe, und eine Mitteilung Ihres Freundes an die engliſche Regierung, daß ich eine offizielle Demarche in der Angelegenheit unternommen hätte, als eine Indiskretion aufgefaßt werden könnte, bitte ich, Ihrem Freund, wenn Sie ihm überhaupt eine Mitteilung zukommen laſſen müſſen, ſo zu antworten, daß dieſe Gefahr ausgeſchloſſen iſt."

Der Brief zeigt, was auch bei ſpäterer Gelegenheit zutage trat, daß die deutſche politiſche Leitung nebenbei es auch nicht verſtand, zu einem Vermittler von der Stellung und dem guten Willen, wie ſie zweifellos Sir Erneſt Caſſel eigen waren, ein Verhältnis zu finden, das ſchon allein die Klugheit gebot. Wenn trotzdem das Intereſſe des engliſchen Freundes für die

Verſtändigung nicht gänzlich ſchwand, war es nur der Interpretation zu danken, die Ballin — auch darin unübertrefflich — dieſem mehr als kühlen Korbe zweifellos gegeben hat.

Daß Ballins Freund über die Stimmung in England nicht einſeitig berichtete, geht aus einer anderen engliſchen Mitteilung, die Ballin zu dieſer Zeit zuging, hervor. Darin heißt es:

„Der einzige Zweck meines Schreibens iſt, Ihnen zu ſagen, daß wenn an maßgebender Stelle in Ihrem Lande irgendwie Geneigtheit beſteht zu einer Verſtändigung mit unſerm Lande in Flottenfragen zu kommen, ich nach meinen Erkundigungen überzeugt bin, daß die jetzige Zeit geeignet iſt, dieſer Frage näher zu treten, und daß unſere gegenwärtige Regierung einem Abkommen durchaus geneigt wäre.“

Indes, der Amtsſchimmel war geſattelt und vermochte nicht das Rennen nach Hauſe zu bringen. Warum nicht, und warum insbeſondere der Schritt Bethmanns bei dem engliſchen Botſchafter ohne Folgen blieb, darüber müßten die Akten des Auswärtigen Amtes Aufſchluß geben.

Am 14. Juli 1910 hat Asquith in einer eingehenden Rede zum britiſchen Flottenprogramm ſich darüber geäußert, daß mit Deutſchland eine Verſtändigung nicht habe zuſtande gebracht werden können. „Die deutſche Regierung hat uns mitgeteilt — ich habe mich darüber nicht zu beklagen und nichts zu erwidern — daß ihr Vorgehen in der Angelegenheit durch einen Akt des Reichstages, durch das Flottengeſetz, geleitet wird, welches Jahr für Jahr automatiſch weitergeht. Ich freue mich, ſagen zu können, daß das Jahr 1911/12 das letzte unter dieſem Geſetz iſt, in welchem vier Schiffe gebaut werden ſollen. Die Zahl ſinkt in den folgenden Jahren auf zwei. Wir hoffen

daher, wir befinden uns auf dem Gipfel der Welle. Wenn es möglich wäre, durch eine Verſtändigung zwiſchen den beiden Ländern ſelbſt jetzt das Baumaß zu verringern, ſo würde niemand darüber mehr erfreut ſein als die britiſche Regierung. Wie das Haus weiß, haben wir uns der deutſchen Regierung genähert in dieſer Angelegenheit, aber ſie hat ſich außerſtande geſehen, irgend etwas zu tun, und ſie würde nichts tun ohne einen Akt des Parlaments, welcher das Flottengeſetz widerruft. Sie erklärt uns, ohne Zweifel völlig der Wahrheit gemäß, daß ſie nicht die Unterſtützung der öffentlichen Meinung in Deutſchland haben würde."

Da dieſe Erklärungen unbeſtritten ſind, muß man annehmen, daß die Reſſorts bei uns ſich hinter dem formalen Bedenken der Unmöglichkeit der Aufhebung oder Änderung des Flottengeſetzes (aus Rückſicht auf die öffentliche Meinung) verſchanzt haben — ein klarer Beweis, daß in der Behandlung dieſer Frage der große politiſche Zug durchaus fehlte. Und leider war nicht einmal die Hoffnung, daß man „auf dem Gipfel der Welle ſei", berechtigt. Denn das Jahr 1912 brachte noch eine neue Flottennovelle.

Nur als formale Bedenken kann man auch diejenigen anſehen, die Herr v. Bethmann Hollweg am 30. März 1911 gegen eine internationale Rüſtungsbeſchränkung anführte: „Wenn die Großmächte ein Abkommen über eine allgemeine internationale Abrüſtung treffen wollen, dann müſſen ſie ſich zuerſt darüber einigen, welche Geltung überhaupt die einzelnen Nationen im Verhältnis zueinander beanſpruchen dürfen ... Praktiſch — könnte man vielleicht ſagen — iſt ein Ranganſpruch

allerdings schon angemeldet worden: England ist davon überzeugt — und hat es wiederholt erklärt — daß trotz aller seiner Wünsche auf Einschränkung der Rüstungsausgaben und auf Schlichtung etwaiger Streitigkeiten im schiedsrichterlichen Verfahren, seine Flotte unter allen Umständen jeder möglichen Kombination in der Welt gewachsen oder sogar überlegen sein müsse. Diesen Zustand anzustreben, ist das gute Recht Englands und gerade, wie ich zur Abrüstungsfrage stehe, würde ich der letzte sein, dieses Recht irgendwie anzuzweifeln. Ganz etwas anderes ist es aber, einen solchen Anspruch zur Grundlage eines Abkommens zu machen, das von den anderen Mächten in friedlicher Zustimmung angenommen werden soll. Wenn da Gegenansprüche erhoben werden, wenn andere Mächte mit dem ihnen zugewiesenen Kontingent nicht zufrieden sind? Meine Herren, man braucht diese Frage bloß aufzuwerfen, um zu wissen, wie es auf einem Weltkongreß — ein europäischer würde ja nicht ausreichen — zugehen würde, der über derartige Ansprüche zu entscheiden hätte."

Wenn diese Auslassung etwa eine Antwort auf die wiederholten englischen Auslassungen, wie die obige von Asquith, sein sollte, so war dabei nicht berücksichtigt, daß es zur Behebung der schwerwiegendsten Differenz auf diesem Gebiete, der englisch-deutschen, wirklich keines „Weltkongresses" bedurfte.

Von einem anderen, politischen Standpunkte aus hatte Herr v. Bethmann sich bereits am 10. Dezember 1910 im Reichstag zu der Frage geäußert. „Über unsere Beziehungen zu England und angebliche Verhandlungen mit diesem über vertragliche Beschränkungen der Rüstungen zur See muß ich zunächst hervor-

haben, daß es wohl publici iuris ist, daß die großbritannische Regierung wiederholt dem Gedanken Ausdruck gegeben hat, eine vertragsmäßige Festlegung der Flottenstärken der einzelnen Mächte würde zu einer wesentlichen Beruhigung in den internationalen Beziehungen beitragen ... Auch wir begegnen uns mit England in dem Wunsche, Rivalitäten in Beziehung auf Rüstungen zu vermeiden, haben aber in den ab und zu stattgehabten, unverbindlichen, von gegenseitigem freundschaftlichen Geiste getragenen Pourparlers stets den Gedanken vorangestellt, daß eine offene und vertrauensvolle Aussprache und darauf folgende Verständigung über die beiderseitigen wirtschaftlichen und politischen Interessen das sicherste Mittel zur Beseitigung jeglichen Mißtrauens wegen des gegenseitigen Kräfteverhältnisses zu Wasser und zu Lande sei."

Daß diese Auslassungen den für England einzig und allein maßgebenden Punkt, nämlich die Beschränkung des deutschen Flottenbaus resp. Flotten-Weiterbaus, nicht trafen, geht klar aus der Antwort hervor, die Sir Edward Grey am 14. März 1911 im Parlament unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die Bethmannsche Rede gab. England, erklärte er, habe nicht den Wunsch, daß seine Beziehungen zu irgendeiner Macht so beschaffen sein sollten, daß dadurch herzliche Beziehungen zu Deutschland unmöglich würden. Es sei speziell ein Abkommen mit Deutschland angeregt worden. Dazu sei ein sehr vorsichtiges Vorgehen notwendig. Wenn er irgend eine Hoffnung machen würde, daß Deutschland infolge eines Abkommens von seinem Flottengesetz abstehen oder dasselbe ändern würde, so würde ihm sofort widersprochen werden. Nur

innerhalb der Grenzen jenes Flottengesetzes könne vielleicht etwas zwischen den beiden Regierungen geschehen. Ein Abkommen könnte vielleicht zu einer Verlangsamung der Ausgaben führen oder dazu, daß das gegenwärtige Programm Deutschlands keine Steigerung erfahren würde. Alles dieses könne Gegenstand der Erörterung zwischen beiden Regierungen sein, und es wäre in jeder Beziehung vorteilhaft, wenn ein Abkommen erzielt werden könnte. Auf diese Rede antwortete die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung", daß, wenn zur Beseitigung des Mißtrauens in der öffentlichen Meinung Englands Vereinbarungen, wie die von Grey angedeuteten, etwas beitragen könnten, man deutscherseits gern bereit sein werde, dazu die Hand zu bieten. Man darf aus dieser Auslassung wohl schließen, daß Herr v. Bethmann seinerseits solchem Abkommen geneigt war. Warum ist es dann aber nicht dazu gekommen?

Um zu verstehen, weshalb das englische Kabinett auf die Ausräumung der deutsch-englischen Flottenbaudifferenz und auf die Beruhigung der öffentlichen Meinung so großen Wert legte, muß man sich daran erinnern, daß das liberale Kabinett durch seinen Kampf gegen das Oberhaus in einen heftigen Gegensatz zur konservativen Partei geraten war, die ihrerseits dem Kabinett im Wahlkampf auf das schärfste die Vernachlässigung der Flotte vorwarf und zur Bekräftigung dieses Arguments immer wieder auf die deutsche Gefahr hinwies. Auch war inzwischen, am 7. März 1910, der alte König gestorben, und von dem neuen hieß es, daß er schon bei seiner Thronbesteigung insofern kein unbeschriebenes Blatt war, als er bisher sehr gegen Deuschland und in Händen einer kleinen Gruppe von

konſervativen Leuten war, die man zu den Heißſpornen zählen konnte.

Es ſeien hier zwei Stimmungsbilder eingeſchaltet, die Ballin bei einem Aufenthalt in London Anfang und Mitte 1910 zur Information für den Kaiſer entworfen hat.

Anfang 1910: „Wenn man ſagt, daß dieſe Stadt im Zeichen der Parlamentswahlen ſteht, ſo iſt das eine außerordentlich milde Bezeichnung. Man kann einfach nur ſagen, daß die Einwohner dieſer Stadt verrückt geworden ſind. Die City, die bis vor kurzer Zeit ſich ſo verſtändig gehalten hatte, iſt aus Rand und Band und glühende Verfechterin der Tarifreform. Jeder Sieg der Konſervativen wird von den Kaufleuten mit Jubel begrüßt. Unter dieſen Umſtänden iſt natürlich auch ſelbſt in der City die Kriegsfurcht gewachſen. Wenn man ſich fragt, wie dieſer außerordentliche Umſchwung in den Kreiſen verſtändiger Geſchäftsleute Platz greifen konnte, ſo findet man als Antwort zwei Tatſachen, einmal das ſchlechte Geſchäft und dann die wenig glückliche Politik von Lloyd George mit Bezug auf die Nationaliſten (Irländer), ferner ſein Liebäugeln mit der Arbeiterpartei und ſeine ſozialpolitiſchen Geſetze, welche ſich ſchon ſchwer fühlbar machen.

„Das Geſchäft iſt ſchlecht in England, und von dem Aufſtieg, der ſich in Deutſchland ſchon ſo ſtark bemerkbar macht, iſt hier bis jetzt noch wenig zu ſpüren. Es liegt ſehr nahe, daß in einem ſo kaufmänniſchen Volke wie die Engländer angeſichts dieſer mehr als zwei Jahre jetzt dauernden großen geſchäftlichen Depreſſion der Wunſch nach einer Änderung der Handelspolitik außerordentlich Nahrung finden muß. Verſtärkt wird dieſer Wunſch noch, wenn man ſieht, daß für neue Kriegsſchiffbauten und für die Bezahlung der ſchweren Laſten, welche die Sozialpolitik den Staatsmitteln auferlegt, einem die Möglichkeit vorgeredet wird, das alles aus den Zöllen zu decken, welche die Ausländer bezahlen müſſen.

„Es erſcheint ziemlich ſicher, daß trotz der großen Siege der Konſervativen die gegenwärtige Regierung mit Hilfe der Nationaliſten eine

kleine Mehrheit behalten wird. Das iſt, was ich immer vorausgeſagt habe. Es iſt aber zweifellos eine recht unbequeme Mehrheit, über welche das liberale Kabinett verfügen wird, und man iſt ſich darüber einig, daß es kaum viel länger als ein Jahr dauern wird, bis wir hier wieder einer Auflöſung des Parlaments gegenüberſtehen. Wenn nun die Engländer ſagen, daß bei dieſer nächſten Auflöſung die liberale Partei zerſchmettert werden wird, ſo iſt das ſehr übertrieben. Hier hängt alles mit dem Geſchäft zuſammen. Wenn ſich im Laufe dieſes Jahres die geſchäftlichen Verhältniſſe auch in England beſſern und alles wieder vor dem Wind geht, dann werden die Schutzzöllner in der City wieder zu „free traders“ und werden ſich wohl hüten, den Aſt abzuſägen, auf dem ſie ſitzen. Von der Entwicklung von Handel und Verkehr hängt meiner Anſicht nach hier alles ab. Heute iſt, wie geſagt, der Schutzzoll und die ſchutzzöllneriſche Vereinigung mit den Kolonien hier Trumpf, und der Deutſchenhaß iſt ſo ſchlimm, daß man mit ſeinen älteſten Freunden kaum noch zuſammen kommen kann, weil man plötzlich findet, daß die Leute Narren geworden ſind und nur von dem zukünftigen Kriege und dem zukünftigen Schutzzollſyſtem ſprechen. Die Volksmenge ſteht faſt die ganze Nacht hindurch auf den großen Plätzen, wie Trafalgar Square, um die Wahlreſultate aus dem Inlande zu erfahren. Die Leute benehmen ſich dabei muſterhaft. Seltſamerweiſe verteilt man ja hier dieſes Wahlvergnügen über mehrere Wochen und ſteigert infolgedeſſen die politiſche Erregung des Volkes zur Weißglühhitze. Ich bin überzeugt, daß nach einigen Monaten die Sache hier wieder ganz anders ausſehen wird.“

Mitte 1910: „Ich bin vor einigen Tagen von England zurückgekehrt, und ich weiß, es wird intereſſieren zu hören, wie ſich mir die Dinge dort auf wirtſchaftlichem und politiſchem Gebiet darſtellen.

Ich weilte zuletzt während der großen Wahlen in London und berichtete von dem Taumel, in welchen die engliſche Nation hineingeraten war, und welcher ſeine Spitze gegen die Deutſchen richtete.

„Das Bild hat nun eine völlige Veränderung erfahren. Die Erledigung der Wahlkampagne, der Tod des Königs und last not least der Beſuch des Kaiſers anläßlich dieſes Trauerfalls haben dieſen überall in die Erſcheinung tretenden Umſchwung bewirkt. Jedermann, mit dem ich während meines Aufenthalts in London ſprach, ob liberal oder konſervativ, rühmte mit wärmſten Ausdrücken die ſympathiſche Art, in welcher der Kaiſer trotz der vielfachen Kränkungen, welche er — wie man offen zugibt — von ſeinem verſtorbenen Oheim erfahren hat, in England ſich gab.

„Dem Wirken des neuen Königs ſieht man mit Reſerve, aber mit der dem Engländer eigenen Loyalität und gutem Willen entgegen. Die innerpolitiſche Situation iſt nach wie vor eine ſchwierige. Kommt es nicht zu einem Kompromiß zwiſchen den Parteien, ſo wird eine Wahl ſpäteſtens im Frühjahr ganz unvermeidlich ſein. Ich habe aber auch viele politiſch geſchulte Männer geſprochen, welche die Anſicht vertraten, daß, auch wenn ein Kompromiß herbeigeführt wird, es unvermeidlich ſei, die Entſcheidung der Nation über dieſes Kompromiß durch die Ausſchreibung von Neuwahlen herbeizuführen. Wie dieſe ausfallen werden, iſt heute ſchwer zu ſagen. Die Anſichten, welche man heute in der Preſſe ſowohl wie im Publikum ausſprechen hört, laſſen erkennen, wie ſehr ich recht hatte, als ich in meinem damaligen Brief daran erinnerte, daß die Engländer eine Nation von Kaufleuten ſind, welche, wenn die Geſchäfte nur wieder beſſer gehen würden, nach dem alten Grundſatze „leave well alone“ ſich davor hüten würden, den Schutzzöllnern weiter Gefolgſchaft zu leiſten.

„Das Geſchäft hat ſich nun inzwiſchen gebeſſert, allerdings ſehr wenig, viel weniger als in Deutſchland, aber ſelbſt dieſe geringe Wiederbelebung hat ſchon in der City dem Freihandelsgedanken reichliche Nahrung zugeführt. Es hängt jetzt alſo, wenn man mit Neuwahlen im Frühjahr rechnet, viel von der weiteren Entwicklung in Handel und Wandel ab. Ich geſtehe, daß ich da in Bezug auf England die Dinge recht peſſimiſtiſch anſehe. Die Engländer können wirklich mit uns nicht

mehr mitkommen, und wenn ſie nicht noch die Macht des Kapitals hätten, und wenn nicht ein Strom Goldes ſich immer noch aus den großen Kolonien in das kleine Mutterland ergöſſe, ſo wären ſie infolge ihrer geſättigten und konſervativen Lebensgewohnheiten bald für uns im Wettbewerb auf dem Weltmarkte eine „quantité négligeable“.

„Die Kapitalmacht und die vorzügliche ausländiſche Politik, welche ſie in jahrhundertealter Schulung betreiben, zieht ihnen natürlich immer Geſchäfte ins Land, die unſeren höchſten Neid (iſt Neid nicht eine der Nationaleigenſchaften der Deutſchen?) erregen müſſen.“

Bis Mitte 1911 blieb die Stimmung freundlich. Ballin berichtete darüber Anfang Juli:

„Die Stimmung, ſoweit ſie in der City von London zum Ausdruck kommt, iſt gegenwärtig eine durchaus deutſchfreundliche. Der Beſuch unſerer Majeſtäten anläßlich der Enthüllung des Victoria-Denkmals (Frühjahr 1911) hat einen außerordentlich ſympathiſchen Eindruck hinterlaſſen, einen Eindruck, der noch verſtärkt worden iſt durch die Teilnahme unſeres kronprinzlichen Paares an den Krönungsfeierlichkeiten. Unſer Kaiſer iſt tatſächlich heute eine der populärſten Perſönlichkeiten in England, und der Gedanke an eine politiſche Verſtändigung mit Deutſchland hat gegenwärtig in England in allen Kreiſen eine große Reſonanz.“

Die oben erwähnte Neigung zur Verſtändigung wurde im weiteren Verlaufe des Jahres doch überſchattet und zurückgedrängt durch die neue Aufrollung der Marokko-Affäre mit der Entſendung des „Panther“ nach Agadir, die neue Schwierigkeiten mit Frankreich brachte und im Verfolg davon auch mit England. Die letzteren bekundeten ſich namentlich durch eine ſcharfe Rede Lloyd Georges im Juli 1911, die im weſentlichen darauf hinauslief, daß England es nicht zugeben könne, daß es in Fragen, die ſeine Lebensintereſſen be-

rührten, in einer Weiſe behandelt werde, als wenn es nicht mehr exiſtiere. Das gab wiederum der konſervativen Oppoſition in Deuſchland Anlaß zu ſehr ſcharfen Angriffen gegen Herrn v. Bethmann und auch gegen England, gegen das Herr v. Heydebrand das Schiller'ſche Wort von der nichtswürdigen Nation zitierte, die nicht ihr Alles an ihre Ehre ſetze. Auch verſtimmte bekanntlich der Ausgang der Sache mit dem deutſch-franzöſiſchen Kongo-Abkommen in Deutſchland ſehr, weil der materielle Erfolg den großen Aufwand kaum lohnte und ganz ſicher nicht die Möglichkeit, durch den „Panther-Sprung" in einen großen Krieg verwickelt zu werden.

Wie groß damals in den internationalen Wirtſchaftskreiſen die Sorgen waren, geht auch aus dem nachſtehenden Brief hervor, den Ballin damals an den Staatsſekretär von Kiderlen-Wächter richtete. Man muß bei ihm etwas zwiſchen den Zeilen leſen:

„Der Baron Leopold Rothſchild aus London telegraphierte mir ſoeben, daß nach den Nachrichten, welche er von den Pariſer Rothſchilds heute empfing, man in Paris ſehr enttäuſcht ſei darüber, daß in der noch nicht in den Details bekannten deutſchen Antwort wichtige Fragen in der Schwebe geblieben ſind. Die Stimmung im Publikum fange aber an bedrohlich zu werden, und eine möglichſt ſchnelle Einigung ſei deshalb im allſeitigen Intereſſe erwünſcht.

Ich hielt es für meine Pflicht, Ihnen von dieſer Äußerung Kenntnis zu geben. „Take it for what it is worth".

„Daß man hier, wie wohl überall in Deutſchland, mit wachſender Sorge auf die Entwicklung der Dinge blickt, brauche ich Eurer Exellenz ja nicht zu ſagen. Inſoweit deckt ſich alſo der Wunſch der deutſchen Nation wohl mit dem Wunſche der franzöſiſchen.

„Es wäre auch vermeſſen, wollte ich Euerer Excellenz über die Stimmung und Rüſtung in England ſprechen. Sie ſind darüber aus Ihren amtlichen Quellen noch beſſer orientiert, als ich es durch meine Beziehungen bin.

„Mit den wärmſten Wünſchen für eine erfolgreiche Erledigung dieſer ſchwierigen und verantwortungsvollen Aufgabe, habe ich die Ehre zu zeichnen als Euerer Excellenz ergebenſter Ballin.“

Vom Ende des Jahres 1911 ſtammt ein intereſſantes Aktenſtück, das den Gegenſatz der Anſchauungen in England und Deutſchland und die Möglichkeit, zu einem Ausgleich zu kommen, draſtiſch beleuchtet.

Ein Artikel aus der „Weſtminſter Gazette“ über den engliſch-deutſchen Gegenſatz wurde Ballin von einem engliſchen Freunde mit dem Bemerken überſandt, daß er die Anſchauung der großen Mehrheit der liberalen Kreiſe über die auswärtige Politik wiedergäbe. Der Artikel wurde von Ballin mit dem Zuſatz, daß der Einſender einer der klügſten Engländer ſei, die ihm im Leben begegnet ſeien, zur Information für den Kaiſer nach Berlin geſandt. Der Artikel kam dann mit einer Reihe eigenhändiger Randbemerkungen und einer ausführlichen Schlußbemerkung des Kaiſers an Ballin zurück, auch die zahlreichen Unterſtreichungen ſind vom Kaiſer. Des hiſtoriſchen Intereſſes halber iſt der Artikel, der hier ſeinem Wortlaute nach in Überſetzung folgt, auch im Fakſimile beigefügt.

Die Grundlagen der engliſchen Politik.

Auf dem Wege zu einer engliſch-deutſchen Entſpannung.

Wenn wir dauernd in ein beſſeres Verhältnis zu Deutſchland kommen ſollen, müſſen wir einige Dinge ganz vergeſſen

und uns an andere ſorgſam erinnern, die ein Grund zur Kontroverſe in den letzten ſechs Jahren geweſen ſind. Wir müſſen aufhören, uns ſelber als beauftragt zu betrachten mit der Miſſion, das Gleichgewicht in Europa umzuſtellen. Wir müſſen nicht allgemein davon ſprechen, als wenn wir über einen Krieg im großen Stil auf dem Kontinent nachdächten und uns dafür rüſteten. Jeder Krieg mit irgend einer Macht würde natürlich zur Folge haben, daß wir unſere geſamten Streitkräfte zu Waſſer und zu Lande in der Weiſe gebrauchten, die am meiſten Erfolg zu verſprechen ſcheint, und wenn wir unglücklicherweiſe mit Deutſchland zum Kriege kämen, müßten wir natürlich uns für berechtigt halten, unſer Heer ſowohl wie unſere Flotte zu verwenden, wenn wir das für zweckmäßig hielten. Aber es iſt ſehr wünſchenswert, daß wir allen unſeren Nachbarn klar machen, daß unſer Wert als Freund oder Feind hauptſächlich auf der See liegt, daß, was wir für den einen oder gegen den anderen tun können, in erſter Linie durch unſere Flotte beſtimmt wird und nicht durch unſer Heer, und daß die Aufrechterhaltung unſerer Flotte ein Ziel iſt, von dem wir durch keinen Traum militäriſchen Ruhms abgelenkt werden. In dieſer Hinſicht mag Rivalität zwiſchen uns und einer der großen Militärmächte beſtehen, es ſollte aber keine Bitterkeit und keine Feindſchaft vorhanden ſein. Wir ſollten einfach das tun, was ganz Europa anerkennt, daß wir tun müſſen, und unſere vertraglichen Verpflichtungen würden nicht mit Deutſchlands Politik kollidieren, es ſei denn, Deutſchland würde feindliche Angriffspläne haben, was es auf das energiſchſte beſtreitet. Alsdann bleibt immer die Möglichkeit von Verſtändigungen zwiſchen

England und Deutſchland zwecks gegenſeitiger Erleichterung im Schiffsbauwettbewerb. Wir können auf ſolche nicht hindrängen, denn wie die Erfahrung uns gezeigt hat, würde das ſchwere Mißverſtändniſſe hervorrufen, wenn es von derjenigen Macht, die die ſtärkſte Flotte beſitzt, einer anderen Macht vorgeſchlagen wird, die eine weniger ſtarke Flotte hat. Aber alles, was die aufeinander folgenden britiſchen Regierungen über dieſe Frage geſagt haben, beſteht noch zu recht, und der Antrieb, die Ausgaben einzuſchränken, was das relative Verhältnis zwiſchen den konkurrierenden Mächten nicht ändert, iſt immer noch ſtark und mag noch ſtärker werden.

Es iſt aber noch mehr als dies notwendig, wenn wir die Atmoſphäre des Argwohns zerſtreuen wollen, die in letzter Zeit alle Verhandlungen der beiden Mächte miteinander umgab. Wir müſſen verſuchen, mittelſt Aufwand von Einbildungskraft uns in des Deutſchen Schuhe zu verſetzen und verſuchen, den Inhalt der Vorwürfe zu verſtehen, die er gegen Großbritannien und die britiſche Politik erhebt. Wir können nicht als reinen Unſinn ein Gefühl verwerfen, das durch das ganze Volk geht und das, wie jeder, der Deutſchland beſucht oder deutſche Freunde hat, weiß, von klugen und ruhigen Leuten geteilt wird, die unſerem Lande in allen Ehren wohlgeſinnt ſind. Laſſen wir die Englandhaſſer und die alldeutſchen Chauviniſten außer Betracht, und fragen wir, was jene Leute ſagen! In der Hauptſache, daß Großbritannien ſeine Seemacht benutzt, um jede Nation, die es als Wettbewerber oder Rivalen empfindet, zu blockieren. Großbritannien tat es,

werden ſie uns ſagen, mit Rußland, indem es Rußland vom eisfreien Meer im nahen und fernen Oſten ausſchloß, und mit allen Mitteln ſich bemühte, es in die Steppe und den eiſigen Norden zurückzudrängen, es tat es mit Frankreich, bis es 1904 plötzlich und unvorhergeſehen ſeine Politik änderte. Es tut es jetzt mit Deutſchland, indem es Deutſchland in China bedrängt, den Ausbau der Bagdad-Bahn zum Perſiſchen Golf verbietet, unbegründeterweiſe es daran hindert, ſich mit Frankreich über einen Hafen in Marokko zu verſtändigen, und es dazu drängt, ſich einen Erſatz in dürren und entfernten Gegenden zu ſuchen, wo ſein Streben nach der See für die britiſche Seemacht als bequem oder nicht zu unbequem empfunden wird. Immer fällt auf die Dauer der Vorwurf auf die britiſche Seemacht zurück, jene unangreifbare, geheimnisvolle, weitreichende Macht, die es England ermöglicht, ſeine Hand auf alles zu legen, ſeine Nachbarn von ihrem Platz an der Sonne fernzuhalten und ſich in unbegründeter Weiſe in Angelegenheiten zu miſchen, die es nichts angehen.

So ſagt man, indem man die Geſchichte mit glaubwürdigen und häufig eingebildeten Einzelheiten ausſchmückt, eine Geſchichte, die neue Nahrung erhält mit jedem diplomatiſchen Zuſammenſtoß, in dem Deutſchland unterliegt oder unterlegen zu ſein glaubt. Der Engländer antwortet darauf natürlich, daß man an dieſer Klage ſelbſt den beſten Maßſtab hat für Deutſchlands raſtloſen Ehrgeiz, daß es nicht ſo empfinden und nicht ſo denken würde, wenn es nicht tatſächlich Angriffspläne hätte, die dieſes Land die Pflicht hat im Zaum zu halten.

Der Deutſche erwidert darauf, daß nichts ſo aufreizend iſt wie die ſelbſtgerechte beleidigte Unſchuld des Engländers. Unglücklicherweiſe bringen Beſchuldigungen uns nicht weiter. Was immer an dieſen Gefühlen recht oder unrecht ſein mag, wir müſſen damit als Tatſache rechnen, und ſie beſchwichtigen, wenn wir können. Gibt es einen Weg, um das zu tun?

Wenn wir uns nicht ſelber täuſchen wollen, müſſen wir offen antworten, daß es nichts gibt, das ſofort geſchehen kann. Es gibt keine Linie der britiſchen Politik, die geändert werden kann. (Anmerkung des Kaiſers: richtig.) Es gibt kein Argument oder eine beſondere Erklärung, die beruhigend wirken könnte. Nationen akzeptieren niemals ihre gegenſeitigen Unſchuldserklärungen. Sie beſchäftigen ſich mit dem Vorhandenſein beſtimmter Kräfte, deren Gebrauch mit Sicherheit nicht vorher geſagt werden kann. Regierungen kommen und Regierungen gehen. Die Macht, die eine Regierung für die Verteidigung beſtimmte, mag in der Hand ihres Nachfolgers zum Angriff dienen, wenigſtens ſagen das die Staatsmänner, wenn ſie auf hohem Pferde ſitzen; für alle praktiſchen Zwecke macht es einen gewaltigen Unterſchied, ob ſie zueinander in freundlichen oder feindlichen Beziehungen ſtehen. Das große öſterreichiſch-ungariſche Heer kann einmal gegen Deutſchland gebraucht werden, aber die deutſchen Staatsmänner ſind zufriedengeſtellt in der Annahme, daß es für Deutſchland gebracht werden wird. Frankreichs Lage und Seemacht mag vielleicht gegen Großbritannien gebraucht werden, die britiſchen Staatsmänner aber geben ſich mit der Annahme zufrieden, daß Frankreichs Politik eine wohlwollende ſein wird. Wenn in ähnlicher Weiſe

Deutſchland überzeugt werden könnte, daß die britiſche Seemacht nicht gegen Deutſchland verwandt werden wird, ſo würde das einen gewaltigen Unterſchied für die miteinander wetteifernden Flottenpläne der beiden Mächte machen. Dieſe Überzeugung kann aber nur erzeugt werden durch ein Aufhören der diplomatiſchen Reibungen und durch den allmählichen Aufbau einer Erfahrung vermittelſt gemeinſamer Anſtrengungen der beiden Mächte, die die Öffentlichkeit in beiden Ländern davon überzeugt, daß ſie nicht darauf ausgehen, einander ein Bein zu ſtellen.

Ich befaſſe mich in dieſem Aufſatz mit der britiſchen Politik, und es iſt nicht meine Aufgabe, mich darüber zu verbreiten, was Deutſchland tun ſollte. Aber kurz geſagt, wenn Deutſchland wünſcht, dem engliſch-deutſchen Streite ein Ende zu machen, ſo ſollte es ſich zur Aufgabe ſetzen, uns davon zu überzeugen, daß Deutſchland nicht nach einer Vorherrſchaft in Europa ſtrebt, (Anmerkung des Kaiſers: unmitigated nonsense!) bei der wir das nächſte Opfer ſein würden, nachdem man Frankreich erledigt hat. (Anmerkung des Kaiſers: are 23 years of my government not enough as a proof that nobody here dreams of such nonsense! ! ?!) Ich drücke mich ſo kühn aus, nicht um Deutſchland eines ſolchen Planes zu beſchuldigen, ſondern um ausdrücklich den Verdacht abzulehnen, der die tiefſte Grundlage aller der diplomatiſchen Reibereien während der letzten ſieben Jahre geweſen iſt. (Anmerkung des Kaiſers:! !) Nachdem ich ſo meine Anſicht ausgeſprochen und, wie ich hoffe, den deutſchen Anſprüchen gerecht geworden bin, möchte ich im Folgenden nur mich mit dem be-

the force which one Government intended to be come aggressive in the hands of its successor. At st statesmen say when they are on their high ical purposes it makes an enormous difference on friendly or hostile relations with each other. of Austria-Hungary might be used against Ger- n statesmen are content to assume that it will be . The naval and military force of France might Great Britain, but British statesmen are content ts action will be benevolent. And similarly, if e convinced that British sea-power would not be , it would make an enormous difference to the budgets of the two Powers. That conviction, y be produced by the cessation of diplomatic e gradual building-up of an experience, through ts of both Powers, which will convince their are not endeavouring to trip each other up.

ſchäftigen, was wir unſererſeits tun können, um die Urſache oder den Vorwand für irgend ein ehrlich gemeintes Mißverſtändnis zu beſeitigen, das man in Deutſchland mit Bezug auf unſere Seemacht hegen kann.

Indem wir für die Zwecke unſerer Darſtellung die Analogie mit Rußland annehmen, die ich eben einem Deutſchen in den Mund gelegt habe, können wir als erſtrebenswertes Ziel im allgemeinen den Wunſch feſtlegen, zu Deutſchland nicht in dieſelbe Poſition zu kommen, die wir früher Rußland gegenüber einnahmen. Im Lichte ſpäterer Ereigniſſe kann nichts koſtſpieliger oder fragwürdiger erſcheinen, als der dauernde Reibungszuſtand, der zwiſchen Rußland und uns 40 Jahre lang beſtanden hat. In all dieſen langen Jahren waren wir für Rußland und Rußland für uns in jedem Stück der Schurke, und ſchließlich verwarf unſer Premierminiſter dieſe ganze Politik als ein „Setzen auf das falſche Pferd“. (Anmerkung des Kaiſers: That is what England has been doing for the last 7 years.) Es mag daran erinnert werden, daß Rußlands Klagen über uns genau dieſelben waren, die man jetzt in Deutſchland hört, daß wir Rußland von der See abſchnitten und vermittelſt unſerer Flotte in allen Teilen der Welt ſein natürliches Wachstum und ſeine Ausdehnung eindämmten. Die Analogie iſt natürlich nicht ganz genau, aber ſie iſt genau genug, um ein Beiſpiel und eine Warnung abzugeben.

Wenn wir die Sache von einem rein egoiſtiſchen Geſichtspunkte aus betrachten, können wir eine allgemein gehaltene Propoſition aufſtellen. Auf die Länge der Zeit iſt es für uns gefährlicher, berechtigte deutſche Ambitionen zu unterdrücken,

als gelegentlich das Risiko zu laufen, daß Deutschland einen Hafen oder einen Küstenstreifen erhält, der vielleicht, aber nicht wahrscheinlich, in Kriegszeiten einen deutschen Kreuzer beherbergt oder als Kohlenstation für deutsche Kriegsschiffe dient. Die Beherrschung der See würde für unsere Nachbarn unerträglich, wenn sie praktisch ein Veto für ihre Ausdehnung würde, (Anmerkung des Kaisers: so it is!), es sei denn, daß unter vorauszusehenden Umständen die britische Flotte im Kriege gehindert werden würde. Eine der Hauptursachen für Kriege oder wenigstens für den Wettlauf in den Rüstungen, ist die übertriebene Angst der Strategen, sich ihre Position im Kriegsfall zu sichern. Moderne Diplomatie, hat man wohl gesagt, ist ein Manövrieren um Positionen in eingebildeten Kriegen, die von Kriegsschulen erfunden werden, und in diesem Prozeß werden die politischen Verhältnisse, die für den Frieden sprechen, dauernd unbeachtet gelassen. Im gegenwärtigen Fall müssen zwei Gesichtspunkte ständig vor Augen gehalten werden:

1. Es ist eine politische Bedingung für die Erhaltung des Friedens, daß Deutschland Raum für seine Ausdehnung hat, ohne dafür kämpfen zu müssen, d. h. gute Kolonien oder Geschäftssphären mit Ausgängen zur See.

2. Es ist notwendigerweise ein strategisches Ziel für eine Admiralität, daß Deutschland oder irgend ein anderer Wettbewerber auf der See so wenig wie möglich Häfen am tiefen Meer besitzt, die in Flottenstationen umgewandelt werden können, von denen Kreuzer auf einen Handelskrieg ausgehen können. Die Admiralität wird vollkommen richtig behaupten,

daß unter modernen Verhältniſſen drei Kreuzer dazu gehören, um einen einzuſperren, und daß deshalb jeder ſtarke Stützpunkt unſer Land mit einer unverhältnismäßig größeren Ausgabe bedroht.

Es iſt die Aufgabe des Staatsmannes, den Ausgleich für dieſe beiden Anſchauungen zu finden. Der Standpunkt der Admiralität, wenn er allein die Probe aufs Exempel abgeben ſoll, wird offenbar ſich ſelbſt vorbeilaufen, indem er Eiferſucht, Reibung und Unruhe ſchafft, die auf die Dauer koſtſpieliger ſich erweiſen wird, als die Bereitſtellung einer genügenden Macht, um der Gefahr zu begegnen. Der Standpunkt des Politikers anderſeits muß den Geſichtspunkt der Flotte, für das was er wert iſt, in Rechnung ſtellen, daß nämlich eine Ausdehnung nach dieſer oder jener Richtung das Flottenproblem kompliziert, und muß nach Verſtändigungen ſuchen, die dieſe Folge nicht haben.

Die Ausarbeitung dieſer Grundſätze in einem gegebenen Fall, wie dem der Bagdad-Bahn und ihrem Endpunkte iſt nicht einfach und mag zu Schlüſſen führen, die den Chauviniſten beider Länder nicht gefallen. In dieſen Dingen müſſen wir immer an die außerordentlich geſchäftsmäßige Natur der deutſchen Diplomatie denken. Es gibt kein deutſches Zugeſtändnis, wenn wir nicht im Tauſch etwas gleichwertiges anzubieten haben. Aber auf der anderen Seite, gerade weil Deutſchland dieſen unerſchütterlichen do ut des Charakter hat, iſt die Lage zwiſchen Deutſchland und den anderen Mächten genau definiert. Wenn es ſeinem Gott für nichts dient, dient es auch dem Teufel für nichts. Endgültig entſcheidet es die Frage von Krieg oder

Frieden nach genauer Erwägung ſeiner eigenen Intereſſen. Es wird ſogar, wie wir jetzt eben in der Marokkofrage geſehen haben, das Schwert halb aus der Scheide ziehen und ſich dann zu einem geſchäftsmäßigen Handel bereit erklären. Unter dieſem Geſichtspunkte mag die Ausdehnung Deutſchlands mit viel ſcharfem Handeln (hard-bargaining) verbunden ſein, aber das braucht nicht zum Kriege zu führen. (Anmerkung des Kaiſers: richtig!)

Ich befaſſe mich nur mit den Grundlagen der Politik und habe nicht die Abſicht, einen endgültigen Plan für das Gebäude zu entwerfen. Das würde zweifellos voreilig und gefährlich ſein. Die Hauptſache iſt, daß wir (Anmerkung des Kaiſers: yes) zu einer Politik des Gebens und Nehmens bereit ſein ſollten, und daß wir mit allen Mitteln, über die wir verfügen, und gelegentlich ſelbſt mit dem Opfer rein ſtrategiſcher Erwägungen den Verdacht vermeiden ſollten, daß wir abſichtlich Deutſchlands Ausdehnung blockieren. Laßt uns insbeſondere aufhören, Deutſchland zu ſchmähen, wenn es einen rechtmäßigen Vorteil gewinnt, der in keiner Weiſe unſer Intereſſe bedroht, wie in der Türkei! Ein anderer Punkt von großer Wichtigkeit iſt, daß man ernſthaft danach ſtrebt, die kleineren Diplomaten der beiden Mächte in ein beſſeres Verhältnis zueinander zu bringen. Jedes Auswärtige Amt iſt geneigt, die Hand des anderen in den unſchuldigſten Dingen zu erblicken. Englands Argwohn erſtreckt ſich auf jede deutſche Geſandſchaft und jedes Konſulat über die ganze Welt, (Anmerkung des Kaiſers: yes) Deutſchlands Argwohn auf jede britiſche Geſandſchaft und

jedes britiſche Konſulat. Alle jüngeren Mitglieder im diplomatiſchen Dienſte glauben offenbar, daß ſie ihren Vorgeſetzten gefällig ſind, indem ſie ihr Quäntchen zu der allgemeinen Verbitterung über geringfügige Dinge beitragen. Daher kommt eine fortgeſetzte Politik der Nadelſtiche auf beiden Seiten. Leute, die ſich verantwortlich fühlen, behaupten, daß ſie das beklagen, (Anmerkung des Kaiſers— : ?? !) aber ſie tun zu wenig, um damit ein Ende zu machen. Es ſollte ein Grundſatz der Diplomatie ſein, daß in demſelben Verhältnis, wie man ernſte Gründe zum Streit mit einer anderen Macht hat, man abſichtlich höflich ihr gegenüber in kleinen Dingen iſt. Man iſt in einer viel beſſeren Lage zur Verhandlung über die großen Fragen, wenn man bekannt iſt als vernünftig und freundſchaftlich in kleinen Dingen. Es iſt unmöglich, das Unheil zu überſchätzen, das zwiſchen England und Deutſchland angeſtiftet worden iſt durch die Vervielfachung kleiner Streitigkeiten, die auf die Dauer für keine der beiden Mächte von Bedeutung ſind."

Ganz gut bis auf die lächerliche Idee, wir ſtrebten die Hegemonie von Zentraleuropa an! Wir ſind eben Zentraleuropa, und daß andere kleinere Staaten ſich an uns anlehnen oder in unſeren Wirkungskreis kommen durch das Geſetz der Schwerkraft, zumal wenn ſie vom ſelben Stamm ſind, iſt ganz natürlich. Das wollen die Engländer nicht, weil es ihre Theorie von der „Balance of Power" — d. h. die europäiſchen Großſtaaten gegeneinander ad libitum auszuſpielen, abſolut zu nichte macht, und einen einigen Kontinent ſchaffen würde, was ſie mit allen Mitteln hintertreiben wollen. Daher die Lüge von unſeren Gelüſten auf Hegemonie! Wie ſie ſie ſchon in der Welt beanſpruchen und be-

treiben! Wir Hohenzollern haben noch niemals nach so ehrgeizigen und nebelhaften Zielen gestrebt! Und wills Gott, werden es niemals!

gez. Wilhelm I. R.

Das Jahr 1912 begann mit mehrfachen Äußerungen der englischen Presse, die sich freundlich zu einer deutsch-englischen Verständigung aussprachen. Ja, man ging soweit, Deutschland eine viel freiere Betätigung auf kolonialem Gebiete als möglich in Aussicht zu stellen; wie ein Blatt sagte, auch die „Begründung eines afrikanischen Reiches von Meer zu Meer". Im gleichen Sinne äußerte sich ein Brief von Cassel vom 9. 1. 12 an Ballin wie folgt:

„Seidem ich Ihnen zuletzt schrieb, habe ich Gelegenheit gehabt, mit Winston Churchill vertraulich zu sprechen. Er fühlt, daß der Posten, welchen er seit kurzem bekleidet, ganz besondere Limitationen mit sich bringt, welche ihm nicht erlauben würden, in der jetzigen Lage einen Besuch, wie den von Ihnen angedeuteten, zu machen. Wenn unser König nach Deutschland gehen und Winston mitnehmen sollte — unter diesen Hypothesen — würde er sich hochgeehrt fühlen, die ernsten Angelegenheiten, welche sich in der Schwebe befinden, besprechen zu können. Eine derartige Gelegenheit müßte dann auf natürliche Weise entstehen und Winston würde sich des Einverständnisses des Premierministers und Sir Edward Grey's zu versichern haben.

„Soweit Winston. Seine freundschaftlichen Gesinnungen für Deutschland sind Ihnen bekannt. Seit seinen Jünglingsjahren kenne ich ihn intim, und er hat nie seine Bewunderung für den Kaiser und für die Nation verhehlt. Er betrachtet die Entfremdung der beiden Nationen als sinnlos und würde, davon bin ich überzeugt, irgend etwas tun, das in seiner Macht liegt, um gute Beziehungen herbeizuführen.

„Der Krebsschaden liegt darin, daß England die enorme Entwicklung der deutschen Kriegsmarine als eine ernste Bedrohung seiner Lebens-

intereſſen anſieht. Dieſes ſitzt feſt, und darüber gibt es keine zwei Stimmen in London.

„Wenn es möglich ſein ſollte, in dieſer Richtung etwas zu tun, das Deutſchland nicht gefährdet und den Alp von der engliſchen Bruſt wegnimmt, dann, glaube ich, würde man hier ſehr weit gehen, um deutſchen Wünſchen entgegenzukommen.“

Die auffallende Tatſache, daß nach ſo langer Pauſe und trotz der früheren vergeblichen Verſuche abermals ein, und zwar diesmal beſonders ernſter Anlauf gemacht wurde, zu einer Flottenverſtändigung zu kommen, dürfte verſchiedene Gründe gehabt haben. Einmal hatte der Marokko-Fall 1911 gezeigt, wie nahe man doch durch verhältnismäßig kleine Urſachen einer großen Kataſtrophe kommen konnte, wenn die Atmoſphäre des allſeitigen Mißtrauens nicht beſeitigt wurde, und deren Urſache ſah man eben in England vorwiegend in den in regelmäßigen Perioden wiederholten neuen Rüſtungen. Auch wußte man wohl, daß in Deutſchland eine neue Flottenvorlage bevorſtand, die ihrerſeits in England neue Unruhe und ebenfalls neue Ausgaben für erhöhte Rüſtungen zur Folge haben mußte. Das liberale Kabinett aber hätte ſich lieber friedlichere Lorbeeren erworben. Endlich war im Oktober 1911 Winſton Churchill erſter Lord der Admiralität geworden, und da Churchill als keineswegs deutſchfeindlich galt, ſo mochte ſich an den Beginn ſeiner Tätigkeit auch die Hoffnung knüpfen, daß die marinetechniſchen Vorausſetzungen für eine Verſtändigung mit Deutſchland unter ſeinem Regime herſtellbar ſein würden. Jedenfalls hatte Ballin, wie auch aus dem obigen Brief hervorgeht, die Hoffnung gehegt, daß Churchill zu einem

Beſuch in Deutſchland, und damit die beiderſeitigen Marinemänner an einen Tiſch zu bringen ſein würden. Das war ſtets ein Lieblingsgedanke von Ballin geweſen, weil er auf Grund ſeiner langen geſchäftlichen Erfahrung in ſchwierigen Verhandlungen wußte, daß nichts mehr die Menſchen auf die Dauer auch geiſtig trennt, als wenn ſie niemals perſönlich zuſammenkommen, und niemals die Gelegenheit haben, ſich perſönlich zu ſehen und aus eigener Anſchauung das Weſen und die Gedanken des anderen kennen zu lernen. Auch war anzunehmen, daß, wenn die beiden wirklich verantwortlichen Männer, Churchill und Tirpitz, in Verhandlungen zuſammengeſeſſen hätten, auf beiden Seiten das Verantwortungsgefühl zu groß geweſen ſein würde, um es zu einem Mißerfolg der Verhandlungen kommen zu laſſen.

Leider kam es zu einer ſolchen Begegnung nicht, ſondern nur zu einem Vorläufer dafür, dem Beſuch des Miniſters Haldane in Berlin.

Über die erſte Anregung zu dieſem Beſuch liegt ſchriftliches Material nicht vor, wohl aber geht aus allem hervor, daß die erneute Anregung zu dieſem Verſtändigungsverſuch abermals von Caſſel und Ballin ausgegangen und bei Herrn v. Bethmann auf empfänglichen Boden gefallen war. Denn auf ein mit Zuſtimmung (richtiger wohl im Auftrage) des Kanzlers von Ballin nach London an ſeinen Freund geſandtes Telegramm traf am 2. Februar 1912 bei Ballin, der ſich zur Förderung dieſer Verhandlungen in Berlin befand, eine Antwort ein, in der mit einem Dank des Miniſteriums des Auswärtigen für die Einladung zur Beſprechung in Berlin und für den

ganzen Geiſt der deutſchen Anregung ausgeführt wurde, daß das neue deutſche Flottengeſetz eine erhebliche und ſofortige Erhöhung des engliſchen Flottenetats notwendig machen würde, weil er auf der Annahme beruhe, daß das deutſche Flottenprogramm unverändert bleiben werde. Wenn aber die britiſche Regierung gezwungen ſei, eine ſolche Erhöhung des Flottenetats vorzunehmen, werde die angeregte Verhandlung ſchwierig, wenn nicht unmöglich ſein. Andererſeits würde man die deutſchen Aufwendungen wohl durch eine zeitliche oder irgend eine andere Veränderung ſo modifizieren können, daß eine ernſthafte Vermehrung, um dagegen Front zu machen, nicht notwendig würde. Dann ſei die britiſche Regierung bereit, ſogleich die Verhandlungen fortzuſetzen in der Vorausſetzung, daß die Flottenausgaben beſprochen werden könnten und daß Ausſicht („fair prospect") beſtehe, zu einem günſtigen Reſultat zu kommen. Wenn das annehmbar ſei, erachte die britiſche Regierung einen privaten und nicht offiziellen Beſuch eines engliſchen Miniſters in Berlin für den nächſten geeigneten Schritt.

Ich kann nunmehr ohne Kommentar einige Dokumente folgen laſſen, die für ſich ſprechen. Zunächſt einen Brief des Kanzlers an Ballin:

Berlin, den 4. 2. 1912.

„Verehrter Herr Ballin. Ich arbeite mit meinen Herren noch an der Faſſung der Antwort und werde um 11 Uhr noch nicht fertig ſein. Ich werde danach den Entwurf unmittelbar S. M. zur Genehmigung vorlegen. Unter dieſen Umſtänden erſcheint es mir zweifelhaft, ob eine Rückſprache zwiſchen uns ſchon um 11 Uhr angezeigt iſt. Ich nehme vielmehr an, daß ich Ihnen erſt zwiſchen 12 und 1 Uhr etwas Beſtimmtes

ſagen kann und werde dann telephonieren. Sie brachten für die große Sache ſchon ſo viel Opfer, daß Sie auch dieſe abgeänderte Bitte hoffentlich freundlich akzeptieren werden. Eiligſt Ihr

Bethmann Hollweg."

Sodann einen Brief Ballins an Sir Erneſt Caſſel, der die Situation erläutern ſollte:

„Die Angelegenheit wird durch das in Ihrem offiziellen Telegramm übermittelte Verlangen recht ſchwierig. Tatſache iſt, daß eine Vorlage eingebracht werden ſollte, die weit mehr als das Doppelte forderte im Vergleich zu demjenigen, was heute noch nachgeblieben iſt. Dieſe reduzierte Vorlage iſt viel geringeren Umfangs, als Nation und Parlament erwarteten. Geht man davon noch herunter, ſo wird der höchſt unerwünſchte Eindruck hervorgerufen, daß man, der Verſtändigung mit London die Wege zu bereiten, ſolche Opfer habe bringen müſſen. Das muß natürlich unter allen Umſtänden vermieden werden, denn in der in Ausſicht genommenen Vereinbarung darf es weder Sieger noch Beſiegte geben.

„Daß man diesſeits an die Sache herantritt mit der größten Sympathie und dem beſten Willen für den Erfolg, brauche ich nicht zu betonen, denn das haben Sie ja durch die Aufnahme, die Sie hier fanden, in der eindrucksvollſten Form ſelbſt erfahren.

„Und nun iſt es mir gelungen, von den Herren, wenn auch unter ſchweren Bedenken, die Zuſage zu erhalten, welche dortſeits angeſtrebt wurde, nämlich — „Man iſt bereit, die Frage der beabſichtigten Flottenvermehrung zu diskutieren, d. h. bona fide zu diskutieren" — womit alſo auch der „fair prospect" geſchaffen iſt für das angeregte eventuelle Entgegenkommen.

„Für notwendig halte ich es nun, daß der Delegierte, der hierher entſandt wird, von einem Marinefachmann begleitet iſt. Ferner wird der Herr ſich ja darüber klar ſein, daß auch er mit der größten Offenheit zu verhandeln haben wird und daß es ihm überlaſſen bleiben muß,

nachzuweiſen, daß man auch das britiſche Programm ſo zu geſtalten die Abſicht hat, daß das gegenwärtige Verhältnis keinesfalls verſchlechtert, ſondern eher verbeſſert wird. Das wird man doch niemals bei Ihnen gewollt oder auch nur gewünſcht haben, daß man diesſeits ſich bindet, während der engliſchen Programmausdehnung Beſchränkungen nicht bereitet ſind. Ein wichtiger Faktor für die Erlangung der dortſeits gewünſchten Zuſagen wird ferner eine ſcharf ausgeprägte Neutralitätsvereinbarung ſein.

„Reciprocal assurance" iſt ein weiter und ſehr magerer Begriff; die Haltung und Aktion Englands im letzten Sommer hätte, wenn ein Advokat darüber zu befinden gehabt hätte, die Verpflichtungen ſolcher „reciprocal assurance" kaum verletzt, und doch ſtanden wir am Rande eines Krieges gerade durch die dortſeitigen Maßnahmen.

„Ich glaubte, lieber Freund, Ihnen dieſe Darlegungen übermitteln zu ſollen, damit Sie im Intereſſe dieſer großen Sache noch diejenigen Schritte vor der Abreiſe des Delegierten tun können die Ihnen angebracht erſcheinen.

„Im übrigen wünſcht man hier ſehr, daß Sie ſich dem großen Opfer nicht entziehen, hier am Platze zu ſein, wenn dieſe Verhandlung ſtattfindet. Ich perſönlich halte das auch für höchſt notwendig, und ſelbſtredend werde ich Ihnen Geſellſchaft leiſten.

„P.S. Der Reichskanzler, dem ich dieſen Brief vorlegte, glaubte, es ſei beſſer, ihn nicht abzuſenden, weil in der offiziellen Note ſchon alles geſagt ſei.

„Ich ſchicke ihn Ihnen aber doch, weil er die Situation hier vielleicht noch beſſer wiedergibt als die Note. Bitte ſorgen Sie dafür, daß der Delegierte ſich klar darüber iſt, daß es eine Sache von „give-and take" iſt. Und kommen Sie bitte hierher. Es iſt ein großes Opfer, aber es iſt ja auch eine Sache, die eines großen Opfers wert iſt.

„Unſer Generalſekretär, Herr Huldermann, der dieſes Schriftſtück überbringt, iſt im Bilde und ein Meiſter in der Verſchwiegenheit."

Die in dieſem Brief enthaltenen Darlegungen wurde ich beauftragt, mündlich noch weiter zu erläutern bei der Überreichung der folgenden Note der deutſchen Regierung an Sir Erneſt Caſſel zur Weitergabe an die engliſche Regierung:

„Wir ſind bereit, die Ausſprache in freundlichem Sinne fortzuſetzen. In der Frage der Flottennovelle, die zu einer Diskuſſion der beiderſeitigen Flottenpläne führen wird, iſt ein Entgegenkommen gegenüber den engliſchen Wünſchen möglich, wenn wir gleichzeitig ausreichende Bürgſchaften für eine uns freundliche Orientierung der engliſchen Politik erhalten. Die Vereinbarung würde zum Ausdruck zu bringen haben, daß beide Mächte übereinkommen, an keinen Plänen, Kombinationen und kriegeriſchen Verwicklungen teilzunehmen, die gegen eine derſelben gerichtet ſind. Ein ſolches Abkommen würde gleichzeitig eine Verſtändigung über die gegenſeitigen Rüſtungsausgaben ermöglichen.

„In der Annahme, daß England ſich in dieſem Gedanken mit uns begegnet, würden wir es mit Freude begrüßen, wenn ein engliſcher Miniſter zunächſt zu privatem vertraulichen Meinungsaustauſch nach Berlin käme.“

Mit dieſer Note reiſte ich noch am Abend des 4. Februar nach London ab, wo ich am folgenden Abend eintraf und mich ſogleich zu Sir Erneſt Caſſel begab. Über unſere Unterhaltung und das Ergebnis des Beſuches habe ich damals folgendes für Herrn Ballin aufgezeichnet:

„Die Note, die ich überbrachte, befriedigte unſeren Freund zunächſt nicht. Er meinte, es hätte nichts weiter bedurft als einer kurzen Erklärung: „Ja, wir ſehen einen fair prospect!“ Dieſe Antwort ſei zwar lang, aber ausweichend. Von dieſer Anſicht kam er allerdings im Laufe unſerer mehr als zweiſtündigen Unterhaltung zurück. Ich wies ihn darauf hin, daß der Ausdruck „Wir ſind bereit, die Ausſprache in freundlichem Sinne fortzuſetzen“ nach meiner Anſicht die Erklärung

enthalte, daß man deutſcherſeits einen „fair prospect“ ſehe, mehr als ein freundliches Entgegenkommen könne man doch von der deutſchen Regierung nicht verlangen. Unſer Freund ſagte ferner, der Beſuch Haldane's in Berlin habe nach ſeiner Auffaſſung den Zweck, durch ein Mitglied des Kabinetts ſich die Gewißheit zu verſchaffen, daß in Berlin wirklich eine freundliche Geneigtheit beſtehe, zu verhandeln; das müſſe man poſitiv wiſſen, ehe Grey und Churchill herüberkämen; wenn dieſe kämen, würden ſie unverrichteter Dinge nicht wieder abziehen. Unſer Freund betonte dabei immer, daß er nur ſeine perſönlichen Anſichten wiedergebe; er ſprach aber offenbar mit der größten Autorität. Die neue deutſche Flottennovelle mit drei Dreadnoughts bedeute eine neue ſtarke Rüſtung, die England parieren müſſe und werde. Sei Deutſchland aber bereit, über ſein bisheriges Programm nicht hinauszugehen, werde England erfreut ſein, ſeinerſeits Erſparniſſe machen zu können. Die von mir angedeutete deutſcherſeits beſtehende Befürchtung, daß England ſeinerſeits eine Bindung Deutſchlands zu ſtarken, von uns nicht mehr einzuholenden Rüſtungen benutzen könnte, bezeichnete unſer Freund aus dem vorerwähnten Grunde als unmöglich, indes machte ich ihn auf die nachdrücklich betonte Notwendigkeit einer Bindung auch des engliſches Programms noch beſonders und wiederholt aufmerkſam. Die frühere Idee der Feſtlegung eines beſtimmten Stärkeverhältniſſes der beiden Flotten zueinander goutierte er anſcheinend nicht oder nicht mehr; wenn man in eine Diskuſion der Quoten hineinſteige, verliere man ſich in Einzelheiten. Er zeigte ſich immerhin im Laufe des Abends nicht mehr ſo völlig abgeneigt, auch dies zu diskutieren. Das Weſentliche, darin ſtimmte er zu, ſei ein freundliches politiſches Verhältnis und wenn, wie ich meinte, Deutſchland Grund habe, ſich in vielen Fällen über engliſchen Widerſtand gegen berechtigte deutſche Expanſion zu beklagen, ſo könne man nichts Beſſeres tun, als Punkt für Punkt, Erdteil für Erdteil durchzuſprechen, wie man es ſeiner Zeit mit beſtem Erfolg in den engliſch-franzöſiſchen Verhandlungen getan habe. Gegen den Wunſch einer Abrundung unſeres Kolonialbeſitzes und nicht übergangen zu

werden bei einer Verteilung deſſen, was auf der Welt noch zu haben ſei, habe England nichts.

„In der Frage der Neutralitätserklärung fand er ſchließlich die deutſche Note akzeptabel, indem er ſich ſtreng an den Wortlaut hielt. Es ſei ein Unterſchied zwiſchen ſolchen Erklärungen, meinte er, man könne ja auch vielfachen Sinn in die Worte hineinlegen. Da ich vermutete, daß er hierbei an die Bindung Englands gegenüber Frankreich dachte, fragte ich weiter und bat um eine Erläuterung des Neutralitätsbegriffs. Er drückte ſich ſehr vorſichtig und wieder mit allem Vorbehalt aus. Was er im Sinn hatte, iſt Folgendes. England hat Verträge mit Frankreich, Rußland und anderen Staaten, die es zur Neutralität dem anderen Kontrahenten gegenüber verpflichten, aber nicht für den Fall, daß dieſer letztere einen Angriffskrieg führt.

„Das heißt auf zwei praktiſche Fälle angewandt: In der Marokkofrage hätte im vorigen Sommer ein Abkommen, wie es jetzt gemacht werden ſoll, England nicht gehindert, in einem Krieg zwiſchen uns und Frankreich für letzteres Partei zu nehmen, weil in dieſem Falle nach ſeiner ſehr beſtimmt vorgetragenen und begründeten Anſicht Deutſchland der aggreſſive Teil war. Hätten wir dagegen im Fall des türkiſch-italieniſchen Krieges Italien die Freundſchaft gekündigt und für die Türkei Partei genommen, hätte England das nicht benutzen dürfen, mit Italien gegen uns zu konſpirieren.

„Bei meinem zweiten Beſuche erklärte mir Caſſel übrigens mit ſtarker Beſtimmtheit — er hatte ſich in der Zwiſchenzeit zuſammen mit ſeinem Freunde Haldane offenbar ein ſehr beſtimmtes Urteil gebildet — wir könnten alles haben, was jene anderen Mächte von England bekommen hätten, *aber mehr nicht*, und das Verſprechen einer loyalen Politik — „und daß wir gute Freunde ſein können, haben wir doch Frankreich gegenüber gezeigt“, fügte er hinzu.

„Übrigens plädierte er den engliſchen Standpunkt in einer ſehr intereſſanten Weiſe. England habe früher Großes geleiſtet, in den letzten Jahrzehnten ſei es infolge ſeines großes Reichtums zurückge-

gangen („Das macht ſich übrigens auch ſchon bei Ihnen fühlbar", ſagte er), Deutſchland dagegen ſei mächtig vorangekommen und in 15—20 Jahren werde es England überholt haben. Wenn nun ein ſolcher Konkurrent rüſte, in einer Weiſe, die nur gegen England gerichtet ſein könne, dürfe der Konkurrent ſich nicht wundern, wenn England beſtrebt ſei, ihn überall da zurückzuhalten, wo er ſich fühlbar mache. England könne deshalb auch nicht zuſehen, daß Deutſchland etwa den ganzen Kontinent ſich untertan mache; das würde „the balance of power" verſchieben. England könne daher auch nicht Gewehr bei Fuß zuſehen, wenn Deutſchland Frankreich angreife und vernichte. Aus dieſer Situation ergäbe ſich für England auch die einfache Frage, wenn es zu einem Abkommen mit Deutſchland nicht kommt, ob es warten wolle, bis ſein Konkurrent noch größer und unüberwindlich geworden ſei oder ob es jetzt losſchlagen wolle. Das letztere ſcheine ihm vom engliſchen Standpunkte aus nicht das Verkehrte zu ſein.

„Unſer Freund ließ durch ſeinen Sekretär zunächſt eine Abſchrift der deutſchen Note machen und ſandte ſie an Haldane. Im Laufe des Abends kam eine Empfangsbeſtätigung, aus der er mir die Worte vorlas: „So far very good." Das beeinflußte denn auch offenſichtlich ſein eigenes Urteil über die deutſche Note günſtig.

„Caſſel iſt am Dienstag mit Haldane von dem „Thanksgiving Service" nach Hauſe gefahren. Haldane hat bei ihm gefrühſtückt. Er ging gerade um 3 Uhr, als ich kam. Haldane nimmt keinen Marinefachmann mit; er prätendiere zwar nicht, die Einzelheiten zu kennen, wiſſe aber doch für die Beſprechung genug. Er werde ſeine Karten ganz offen aufdecken und frei reden.

„Über die deutſche Politik ſprach unſer Freund ſehr abfällig: ſeit Bismarck ſei ſie nichts mehr wert geweſen. Was Ballin unter den Schiffahrtsgeſellſchaften erreicht habe, ſei viel mehr wert als die ganze deutſche Diplomatie."

Die in dieſem Bericht enthaltenen poſitiven Mitteilungen wurden dem Kanzler weitergegeben.

Zum beſonderen Verſtändnis mag hier eingeſchaltet werden, daß die ſpäter, Ende März 1912, beim Reichstag eingebrachte deutſche Flottennovelle die Bildung eines dritten aktiven Geſchwaders vorſah, um die Vermehrung des Mannſchaftsbeſtandes der Zunahme des Materials anzupaſſen. Für dieſes dritte Geſchwader war alsdann der Neubau von drei Linienſchiffen und zwei kleinen Kreuzern nötig. Ferner war eine Vermehrung der Unterſeeboote und die Beſchaffung von Luftſchiffen in Ausſicht genommen.

Die Beſprechung mit dem Miniſter Haldane fand am 9. Februar in Berlin, und zwar im Schloß und unter Vorſitz des Kaiſers ſtatt. Der Reichskanzler war dabei nicht anweſend, er ſprach mit Haldane ſeparat. Über ihr Reſultat liegt eine authentiſche Mitteilung vor, nämlich eine Mitteilung des Kaiſers an Ballin, die ſogleich nach der Konferenz „per Leibgendarm“ überſandt wurde. Sie lautet:

Schloß Berlin, 9. 2. 1912, 6 Uhr abends.

Lieber Ballin.

„Die Konverſation hat ſtattgefunden, alle pros und viele contras ſind erwogen und durchgeſprochen worden. Unſer Standpunkt eingehend dargelegt. Novelle erörtert. Einigung durch mich herbeigeführt auf folgender Baſis (unverbindliche line of action): 1. das Agreement in ſeiner Größe und Wichtigkeit muß zuſtande kommen und darf durch Details nicht geſtört werden, 2. daher ſoll im Agreement in keiner Weiſe irgend ein Bezug genommen werden auf Flottenſtärken, Standards, Bauten pp., 3. das Agreement ſoll purely political ſein, 4. ſobald das Agreement publiziert iſt (hierſelbſt) und die Vorlage in den Reichstag danach eingebracht wird, laſſe ich als oberſter Kriegsherr der Kommiſſion durch Tirpitz erklären: drittes Geſchwader wird gefordert und

wird bewilligt, der Bau der drei Extraſchiffe zu ſeiner Vervollſtändigung dagegen wird erſt 1913 in Angriff genommen und 1916 und 1919 erſt je ein Schiff gefordert. Haldane war einverſtanden und erklärte ſich damit befriedigt. Ich bin ſehr weit entgegengekommen. Aber dies iſt nun das Ende! Er war ſehr nett und verſtändig und hat meinen Standpunkt als oberſter Kriegsherr ſowie Tirpitz in der Novellenfrage dem Reichstag gegenüber vollkommen verſtanden. Ich glaube damit alles getan zu haben, was in meinen Kräften ſteht!!! Ich hab das Meinige getan, Cardinal, tut Ihr das Eure!

„Caſſel informieren mit Grüßen.

Ihr treuer Freund
gez.: Wilhelm I. R.“

Nach der Abreiſe Haldane's von Berlin trat in der ſo verheißungsvoll begonnenen Unterhaltung zwiſchen den beiden Regierungen eine längere Pauſe ein, in die eine unglückliche Rede von Churchill fiel, die auch von der liberalen Preſſe in England als wenig geſchickt bezeichnet wurde. In Deutſchland verſtimmte beſonders die eine Wendung darin, daß im Gegenſatz zu England, für das eine große Flotte eine bittere Notwendigkeit ſei, für Deutſchland die Flotte mehr eine Art Luxus ſei.

Über die Urſachen der Stockung geben im übrigen die nachſtehenden beiden Briefe des Kanzlers an Ballin Auskunft.

Berlin, 2. 3. 1912.

Lieber Herr Ballin!

„Privatnachrichten beſtätigen, daß es der Inhalt der Novelle iſt, der den Umſchwung veranlaßt hat. Man fürchtet, daß dieſer Inhalt die öffentliche Meinung ſo ungünſtig beeinfluſſen werde, daß dieſe gleichzeitig ein „political agreement“ nicht akzeptieren werde. Man hielte jedoch an der Abſicht der Verſtändigung feſt, wenn dieſe nun auch erſt in einem halben oder ganzen Jahre perfekt werden könne.

„Infolge dieſer Nachrichten bedarf die vorbereitete Antwort an London noch der Umarbeitung und iſt noch nicht abgegangen. Ich werde Sie von dem Abgang benachrichtigen. Aufrichtigſt Ihr

gez.: Bethmann Hollweg."

Berlin, 8. 3. 1912.

„Lieber Herr Ballin!

Zu Ihrer vertraulichen Information. England betont hinſichtlich der Flottenfrage nach wie vor die Schwierigkeit, eine ſtarke Vermehrung der Ausgaben der Öffentlichkeit gegenüber mit einem politiſchen und kolonialen Abkommen zu verſöhnen. Es rechnet jedoch darauf, daß ſelbſt, wenn ein Abkommen nicht zuſtande kommen ſollte, das Vertrauen und der freie Meinungsaustauſch, welche durch Lord Haldane's Miſſion hergeſtellt ſeien, zwiſchen beiden Regierungen fortbeſtehen würden. In eine Beſprechung über die Möglichkeit einer Einigung auf kolonialem Gebiet ſoll demnächſt eingetreten werden.

„Die Aufgabe iſt, die Verhandlungen nicht zum Abbruch kommen zu laſſen. Wird mit Ruhe weiter verhandelt, ſo bleibt trotz Flottennovelle Erfolg möglich. An der letzteren muß nach Lage der Sache unbedingt feſtgehalten werden. England kann ſich nicht darin einmiſchen, wieviel Perſonal wir auf unſeren vorhandenen Schiffen placieren. Was das Bautempo für die drei Linienſchiffe anlangt, ſo hätte ich, wie Sie wiſſen, freie Hand vorgezogen. Nach der allerhöchſten Entſcheidung ſind jedoch die Baujahre 1913 und 1916 definitiv feſtgeſetzt. Aber das iſt ein entſchiedenes Entgegenkommen gegen England.

„Diskrete private Unterſtützung nur erwünſcht.

„Vielen Dank für Ihre Mitteilungen. Sie wiſſen, daß und weshalb ich in dieſen Tagen nicht ſchreiben konnte.

„Mit aufrichtigen Empfehlungen Ihr Bethmann Hollweg".

Um zu ergründen, ob vielleicht fremde Einflüſſe in London eingewirkt hätten, wurde ich Anfang März zu einer Begegnung

im Süden mit Sir Erneſt Caſſel geſchickt. Herr Ballin gab mir einen Brief mit, in dem die Lage der Dinge ausführlich geſchildert wurde. Da die Begegnung ſich verzögerte, habe ich den Brief vorſichtshalber auftragsgemäß verbrannt und ſeinen Inhalt nur mündlich wiedergegeben.

Ballin ſchilderte darin zunächſt kurz die Situation, wie ſie ſich ihm, nachdem er die verſchiedenen in Betracht kommenden Stellen in Berlin geſprochen hatte, darſtellte, und zwar wie folgt:

1. Nach Haldane's Rückkehr hat Sir Edward Grey Gelegenheit genommen, Metternich offiziell auszuſprechen, daß er ſehr befriedigt ſei über den glücklichen Ausgang der Haldane'ſchen Miſſion und hat Metternich zu verſtehen gegeben, daß er Schwierigkeiten eigentlich kaum noch ſähe.

2. Wenige Tage darauf hat Asquith im Parlament Erklärungen abgegeben, welche die Äußerungen von Grey im weiteſten Maße beſtätigen und den angenehmſten Eindruck in Berlin machten.

3. Infolgedeſſen gab der Reichskanzler eine gleich friedliche und hoffnungsvolle Erklärung im Reichstage ab.

4. Es entſtand trotzdem in England eine Pauſe von mehreren Wochen, in welcher weder Metternich noch irgend eine Stelle hier von der amtlichen Stelle in London irgendeine Benachrichtigung erhielt. Das hat natürlich Befremden erregt.

5. Metternich wird nach dem Foreign Office berufen, Grey fängt an, Bedenken zu erheben in der Hauptſache wegen der hier vorliegenden Flottennovelle. Ich muß hier einſchalten, was Sie auch von Haldane mündlich gehört haben, daß in der

Beſprechung an dem letzten Tage in Berlin, an welchem wir mit Haldane hier zuſammen waren, eine Verſtändigung zwiſchen Haldane und der hieſigen maßgebenden Stelle über das Bautempo für die drei Linienſchiffe erzielt worden war. Wie Sie erinnern, war man ſich darüber einig geworden, daß man über die geplante Aktivierung des dritten Geſchwaders und die damit verbundene Mannſchaftsverſtärkung nicht ſprechen, ſondern das als nicht zur Verhandlung gehörig betrachten wollte. Jetzt alſo, ganz unvorhergeſehen, tritt die große Wendung in der Sache ein. Grey, natürlich ſehr höflich, bringt, wie geſagt, die Bedenken vor gegen die Mannſchaftsverſtärkung, wirft Fragen auf über die Abſichten mit Bezug auf Torpedoboote und Unterſeeboote und betont — das läßt tief blicken — daß jedenfalls der Haldane'ſche Beſuch großen Nutzen geſtiftet habe, auch wenn nach den Verhandlungen nichts kommen ſollte.

6. Es folgt eine neue Unterredung mit Metternich, in welcher geſagt wird, daß nach den Berechnungen des Marineminiſters die Mannſchaftserhöhung ſich auf 15000 Mann belaufe. Man habe in England geglaubt, es handele ſich höchſtens um 4—5000 Mann. Man habe Bedenken gegen dieſe große Mannſchaftsverſtärkung, kurz und gut, man ſcheint neue Verhandlungen zu wünſchen, welche tief eingreifen in die Dispoſitionen der diesſeitigen maßgebenden Stellen über die deutſche Flotte. Metternich ſagt, er könne nach dieſen Erörterungen nur annehmen, daß der Miniſterrat ſich mit den Haldane'ſchen Abmachungen nicht einverſtanden erklärt habe. Grey antwortete in höflichen diplomatiſchen Ausdrücken, aber in geſundes Deutſch überſetzt: Das ſtimmt.“

Ballin führte dann weiter aus, daß die deutsche Flottenvorlage nach und nach auf ein Minimum heruntergedrückt worden sei, daß man weniger nicht mehr einbringen könne. Denn man könne und dürfe natürlich nicht das Gefühl erwecken, als ob auf Einsprüche Englands große Änderungen eingetreten seien. Zum Schluß bat Ballin seinen Freund nach London zu reisen, um weiteres festzustellen, und erbat sich auch, selber nach London zu kommen.

Über meine Unterhaltungen mit Sir Ernest Cassel, die am 9. und 10. März 1912 in Marseille stattfanden, habe ich wie folgt berichtet:

„Unser Freund kam mit etwa vierstündiger Verspätung an, empfing mich aber noch um 10 Uhr abends. Ich erzählte ihm die Geschichte meiner Reise und gab ihm mündlich den Inhalt des Briefes von Herrn Ballin wieder. Als ich bis zu dem Punkte gekommen war, daß Grey Metternich gegenüber neue Einwendungen erhoben habe, und seitdem die Sache ins Stocken geraten sei, man in Deutschland nichts mehr gehört habe — unterbrach mich unser Freund mit der Bemerkung, daß seitdem von englischer Seite ein Memorandum überreicht worden sei mit den Beanstandungen, die man an der deutschen Flottenvorlage zu machen habe. Diese sei seines Wissens der einzige Stein des Anstoßes, das gehe auch aus einem Brief hervor, den er unterwegs von Haldane erhalten habe.

„Auf meine Bemerkung, Herr Ballin habe in einer Anmerkung zu seinem Briefe die Befürchtung ausgesprochen, daß ausländische Einflüsse störend wirkten, erwiderte unser Freund, das sei sicher nicht der Fall. Frankreich sei ja mit England

befreundet und habe keinen Grund, gegen ein Abkommen mit Deutſchland zu intrigieren, das doch der Erhaltung des Friedens nur förderlich ſein könne.

„Als ich dann den weiteren Inhalt des Briefes erzählte, namentlich auch den Hinweis auf die Verringerung der deutſchen Flottenvorlage, erklärte Caſſel, er ſei mit den Details nicht ſo vertraut, er habe ſeiner Zeit in ſeiner Darſtellung für die engliſche Regierung nur von den Linienſchiffen geſprochen, und über das andere ſei er vielleicht zu raſch weggegangen; er ließ ferner ziemlich deutlich durchblicken, daß auch Haldane in Berlin zu weit gegangen ſei und Erklärungen abgegeben habe auf einem Gebiet, das er nicht beherrſche. Nachher habe dann die Kritik der Flottenvorlage im engliſchen Marine-Miniſterium eingeſetzt und alsdann habe er bereits vor ſeiner Abreiſe noch in Cannes einen Brief von Winſton Churchill bekommen, der ſehr böſe gehalten geweſen ſei. Churchill hätte darin erklärt, Deuſchland habe einen ſo langen Wunſchzettel, den England erfüllen ſolle, daß man dann wenigſtens ein Entgegenkommen in der Flottenfrage finden müſſe. Alles hänge jetzt von Churchill ab; ſtelle man ihn zufrieden, ſo komme alles übrige ſicher zuſtande. Churchill und Lloyd George ſeien die beſten Freunde des Abkommens. Unſer Freund ließ auch deutlich erkennen, daß man in England mit einer Hinausſchiebung der deutſchen Vorlage, alſo der bekannten „Verlangſamung des Tempo“ zufrieden ſei. Aber nur, wenn Herr Ballin das erreichen könne, verſpräche er ſich von den Verhandlungen Erfolg. Man müſſe das Eiſen ſchmieden, ſo lange es heiß ſei, und dieſes Eiſen ſei ſchon etwas kalt

geworden. Übrigens unterſchreibe er Grey's Äußerung, daß der Beſuch Haldane's auf jeden Fall Gutes getan habe, die Stimmung ſei ja freundlicher geworden. Auf einzelne Taktloſigkeiten, wie die Worte Churchill's vom Luxus der deutſchen Flotte, dürfe man kein Gewicht legen. Die engliſche Regierung müſſe aber, wenn die deutſche Vorlage komme, ihrerſeits das Dreifache beantragen, und ſie könne nicht mit einer ſolchen Vorlage kommen und gleichzeitig ſagen, ſie habe mit Deutſchland ein Abkommen gemacht. Das ſei widerſinnig und unmöglich. Das Argument, daß es unvernünftig ſei, ein Abkommen zu machen und weiter zu rüſten, beſteht in England offenbar noch in voller Kraft, und iſt ja auch ein nicht zu widerlegender Einwand des geſunden Menſchenverſtandes.

„Unſer Freund ſuchte im Laufe des Geſprächs aus ſeinen Papieren den Brief von Haldane hervor, den er unterwegs erhalten hatte. Darin ſagt Haldane, die Verhandlungen mit Metternich drehten ſich jetzt um die Flottenvorlage, das engliſche Marineminiſterium habe ein Memorandum darüber für die deutſche Regierung gemacht. Dieſer Brief, der vom 25. Februar datierte, war nicht ſo peſſimiſtiſch gehalten, dagegen hatte er von Churchill, wie ſchon erwähnt, früher bereits einen „ſehr böſen“ Brief bekommen. Dabei iſt ja aber Churchill jetzt der Mann, von dem alles abhängt, nicht der freundliche Vermittler Haldane.“

Um die Angelegenheit weiter aufzuklären und zu fördern, fuhr Ballin ſogleich nach meiner Rückkehr zu einem Beſuch nach Paris und London. Über ſeine Eindrücke in Paris

unterrichtete Ballin den Reichskanzler in einem Briefe, in dem es u. a. hieß:

„Ich habe bei der Kürze meines Aufenthalts in Paris mich nur zu orientieren vermocht über die Anschauungen in der Hochfinanz. In Frankreich ist ja aber die Stimmung, die sich in der Finanzwelt geltend macht, sehr maßgebend. Man hält die politische Situation für ausgesprochen friedlich, freut sich, daß die Marokko-Sache unter Dach und Fach ist, und ist gegenwärtig eigentlich frei von politischen Beklemmungen. Eine Einigung zwischen Deutschland und England würde die französische Finanzwelt mit großer Freude begrüßen. Meine Freunde versichern mich, daß auch in der Regierung gegen den Gedanken einer solchen Verständigung keine Abneigung herrscht, daß man sich im Gegenteil Vorteil davon verspricht. Man glaubt allerdings nicht daran, daß diese Einigung zustande kommen wird, weil man annimmt, daß die deutsche Volksstimmung zu sehr dagegen ist. Wenn trotz dieser Stimmung in einflußreichen und maßgebenden Kreisen der Eindruck einer gewissen Kriegslust in der französischen Nation sich dem Fremden aufdrängt, so ist zu einem großen Teil das eine Reflexerscheinung der Agitation des „Matin" für die Unterstützung der Flugtechnik durch freiwillige Beiträge. Die Franzosen begeistern sich an diesem Gedanken, und da der Gedanke einen absolut kriegerischen Hintergrund hat, spricht „der Mann in der Straße" auch in Verbindung mit den französischen Erfolgen in der Aviatik von einem siegreichen Kriege."

Ferner erhielt ich aus London telegraphische Mitteilungen zur Weitergabe an den Kanzler. Danach hatte Ballin in Unterredungen mit dem deutschen Botschafter sowie mit Haldane festgestellt, daß man in London die Mannschaftsvermehrung in der deutschen Flottennovelle viel höher berechnete, als die in Berlin gegebenen Zahlen waren. Eine Aussprache zwischen Fachleuten, um diese Differenzen aufzuklären, wäre daher sehr erwünscht.

Ballin hatte ferner den Eindruck, daß das engliſche Miniſterium und der König nach wie vor die Sache ſehr wünſchten, und keinerlei Unſtimmigkeit im Kabinett darüber vorhanden ſei. Eine mehrſtündige Unterhaltung mit Churchill beſtätigte dieſe Eindrücke. Man hatte in London geglaubt, die Mannſchaftsverſtärkung betrage höchſtens die Hälfte, war auch erſchreckt über die große Zahl der Torpedoboote und Unterſeeboote, aber da die Ziffern, welche man in London herausrechnete und welche in dem ſchon vor längerer Zeit von der britiſchen Regierung übermittelten Memorandum angegeben waren, von deutſcher Seite als nicht zutreffend bezeichnet wurden, ſei Churchill ganz einverſtanden, daß ein Sachverſtändiger von jeder Seite die Richtigſtellung der Irrtümer bewirke. Churchill ſei durchdrungen von dem Wunſche, die Sache zu gutem Ende zu führen und hoffe immer noch durch einen Neutralitätsvertrag die deutſche Regierung zu bewegen, die Flottenvorlage zu ermäßigen.

Nach dieſen Feſtſtellungen trat Ballin ſogleich die Rückreiſe nach Berlin an, da er eine weitere Einwirkung von privater Seite nicht für gut hielt und überzeugt war, daß die im Gange befindliche Beſprechung des Neutralitätsvertrages in den Händen des Botſchafters beſtens aufgehoben war.

In Berlin hatte man ſich aber inzwiſchen entſchloſſen, von der Flottenvorlage nichts mehr abzulaſſen. Mit dieſer Mitteilung wurde Ballin dort empfangen, als er, von London zurückgekehrt, am 16. März beim Kaiſer und Kanzler war.

Von Sir Erneſt Caſſel wurde alsdann der engliſchen Regierung vorgeſchlagen, die Verhandlungen über das Neutralitäts-

abkommen mit Deutſchland fortzuführen, ſobald ſich die erſte Erregung über die Flottenvorlage gelegt habe, was wohl im Laufe einiger Monate der Fall ſein könne. Die Zwiſchenzeit ſolle man benutzen, alle Einzelheiten klarzuſtellen. In Berlin aber betrachtete man die Verhandlungen als abgebrochen, denn der Kaiſer gab am 19. März auf eine Mitteilung Ballins über ſeinen letzten Depeſchenwechſel folgende telegraphiſche Antwort:

„Beſten Dank für Brief. Die letzten Vorſchläge, gleich nach Ihrer Abreiſe eingetroffen, verlangten Unmöglichkeiten und waren in Form geradezu ſo verletzend gehalten, daß ſie rundweg abgelehnt worden ſind. Dazu iſt die unerhörte Rede Churchill's gekommen, die von manchem ſeiner Landsleute, wie von großem Teil der engliſchen Preſſe als Provokation Deutſchlands aufgefaßt worden iſt. Mit Recht. Das — agreement — iſt dadurch von England gebrochen und — erledigt. Verhandlungen ſollen auf ganz anderer Baſis neu angeknüpft werden. Wo iſt Entſchuldigung für „Luxusflotte“ in der Rede?!

Wilhelm I. R.

Dieſen Abbruch der Verhandlungen beſtätigte auch der Kanzler in einem Brief an Herrn Ballin vom 19. März:

„Verehrter Herr Ballin! Verbindlichen Dank für Ihren Brief vom 18. Ihr Freund hat Metternich dasſelbe geſagt, was er Ihnen depeſchierte. Winſton Churchill's Rede hat nicht meinen Erwartungen entſprochen. Er ſcheint doch ein unverbeſſerlicher Hitzkopf zu ſein. Die Wehrvorlagen gehen wohl erſt übermorgen an den Bundesrat, da an der Militärvorlage noch im letzten Augenblick geändert wird. Gleichzeitig wird ihr Inhalt veröffentlicht.

„Ich vermute, daß die Arbeit jetzt überhaupt für einige Zeit eine Pauſe erfährt. Sie krankt daran, daß die Aufgabe innerlich unlöslich iſt. Für Ihre treue Hilfe werde ich Ihnen ſtets aufrichtig

dankbar sein. Vergessen Sie bei Ihrem nächsten Berliner Aufenthalt nicht die Wilhelmstraße.

„Mit verbindlichem Gruß Ihr ergebenster
gez. Bethmann Hollweg.

Der Gedanke, daß die Aufgabe innerlich unlöslich sei, wurde in Deutschland, besonders natürlich in Marinekreisen, vielfach geteilt und darüber hinaus auch die Auffassung vertreten, daß die Verhandlungen englischerseits nicht ehrlich geführt worden seien, der zweifellos ehrliche und aufrichtige Vermittler Haldane von seinen Kollegen mindestens desavouiert worden sei.

Mit diesen Anschauungen hat sich Ballin später einmal in charakteristischer Weise in einem Briefe auseinandergesetzt, den er an einen ihm seit Jahren befreundeten hohen Marineoffizier aus London schrieb, wohin er sich in der kritischen Zeit vor Kriegsausbruch 1914 auf Wunsch des Auswärtigen Amtes begeben hatte. In diesem Brief heißt es:

„Man glaubt auf unserer Seite nicht daran, daß Verhandlungen mit England über ein Flottenausbau-Agreement erfolgreich sein können, und Sie halten es deshalb für richtiger, daß solche Verhandlungen überhaupt nicht erst aufgenommen werden. Sie sagen sich, daß die Ergebnislosigkeit solcher Bemühungen nur dazu führen würde, die Situation zu verschlechtern, — eine Auffassung, die ich in vollem Umfange teile.

„Sie werden auf der anderen Seite aber auch die Richtigkeit der Erwägung nicht bestreiten können, daß, wenn die verantwortlichen Leiter der englischen Flottenpolitik immer von neuem den Wunsch nach einer Aussprache zu erkennen geben, die ablehnende Haltung Deutschlands hier zu dem Glauben führen muß, daß man bei uns große, weit über den bekannten Rahmen hinausgehende Absichten verfolgt. Mein etwas ermüdetes Gehirn reicht nicht ganz aus, die Richtigkeit der deutschen Auffassung zu erfassen. Ich sehe die Dinge ja aber auch nur von meinem

kaufmännischen Standpunkt, und von diesem Standpunkt will es mir scheinen, daß es immer besser ist, einen Konkurrenten innerhalb gewisser Grenzen zu binden, als daß man ihm eine uferlose Expansion gestattet. Erst wenn ich die Überzeugung gewonnen habe, daß dieser Konkurrent aus finanziellen oder anderen Gründen nicht mehr mitkommen kann, würde er für mich eine Partei sein, über die ich einfach zur Tagesordnung überginge.

„Die Auffassungen des Fachmannes und des Kaufmannes gehen hier also auseinander. Ich darf deshalb diesen Gegenstand verlassen, ohne von den mir sehr beachtenswert erscheinenden Gedanken zu sprechen, die mir Winston Churchill gestern abend entwickelte. Wenden möchte ich mich nur noch mit einem Wort gegen die Auffassung, daß die Haldane'sche Mission damals nicht ehrlich gemeint gewesen ist. Nach einer Unterhaltung, die ich vorgestern abend mit Sir Edward Grey hatte, bin ich vom Gegenteil noch mehr überzeugt als ich es vorher war. Ich halte Grey für einen ernsten, ehrlichen und klugen Staatsmann. Und darin werden Sie ja auch mit mir übereinstimmen, daß jedenfalls die Haldane'sche Mission die fast unerträglich gewordene Atmosphäre glücklich gereinigt hat, die zwischen Deutschland und England bestand."

Welche Auffassung die richtigere war, die des Kaufmanns oder die des Marinetechnikers, darüber hat inzwischen wohl die Geschichte entschieden.

Über die weitere Entwicklung der Dinge bis zum Kriege ist nicht mehr viel zu berichten.

Das oben wiedergegebene Urteil des Kanzlers über die Rede Churchills vom 18. März 1912 war wohl auf Grund der telegraphischen Berichte abgegeben. Wenn man die Rede im vollen Wortlaut las, konnte man darin nichts Agressives finden, allerdings war sie eine völlig offene und ungeschminkte Darlegung der Rivalität der beiden Mächte im Flottenbau.

Sie enthielt auch den Vorſchlag des „naval holiday“, d. h. einer beiderſeitigen Pauſe im Flottenbau. Jedenfalls erſchien ſie uns damals als durchaus geeignet, die Anſichten bei uns über die Konſequenzen der unausgeſetzten Marinerüſtungen zu klären. Ich habe ſie damals ins Deutſche übertragen, und mit Hilfe eines der Verſtändigungskomitees in Deutſchland verbreitet. Freilich ohne Erfolg. Denn in beiden Ländern beſtanden ja ſtarke Gruppen, die der Anſicht waren, daß die Verſtändigungsbeſtrebungen doch keinen Erfolg haben könnten und daß das „parare bellum“ das einzig Richtige ſei. Nur ein ſtarker politiſcher Wille hätte dieſe Schwierigkeit überwinden können. Aber Herr v. Bethmann hielt ja die Aufgabe für innerlich unlösbar, und über den Kaiſer hatten nach ſeinem Anfangsenthuſiasmus wohl andere Einflüſſe die Oberhand gewonnen. Ballin führte ſpäter das Scheitern der Aktion u. a. darauf zurück, daß Kaiſer und Kanzler es unternommen hatten, ſelber die Sache von Anfang bis zu Ende durchzuführen, ſtatt ſie durch den Staatsſekretär des Auswärtigen und den Staatsſekretär v. Tirpitz durchführen zu laſſen.

Ein Streiflicht auf die Urſachen, an denen dieſe letzte große Verſtändigungsaktion geſcheitert iſt, werfen übrigens auch Gerüchte, die im März 1912 in der deutſchen Preſſe verbreitet wurden und denen zufolge der Staatsſekretär Kiderlen abgehen wollte, weil er zu den Verhandlungen mit England nicht genug hinzugezogen ſei, wonach ferner die Stellung des Reichskanzlers erſchüttert und Tirpitz unzufrieden ſein ſolle, weil die Flottenvorlage nicht genug bringe. In all den Gerüchten ſaß wohl

ein Korn Wahrheit, und das hatte wohl auch mit der Stellung der drei Erwähnten zur Englandfrage zu tun.

Aus der Umgebung des Kaiſers ſchrieb man Ballin alsbald nach dem Haldane'ſchen Beſuch:

„ . . . Was ich in ſtundenlanger Rolle als aufmerkſamer Zuhörer in mich aufgenommen habe, iſt der Eindruck, daß Ihre großzügige Aktion in den zünftigen Händen teils aus Ungeſchick, teils aus bureaukratiſchem Hochmut malträtiert wird, vor allem, daß wir den Augenblick nicht mutig beim Schopf anfaſſen . . .“

Die Konſequenz aus dem Ausgang der Sache zog auch bald nach dem Scheitern des hier ausführlich geſchilderten letzten Verſtändigungsverſuches der Botſchafter Graf Metternich. Er hatte ſtets die Anſicht vertreten, daß ein Krieg Deutſchlands gegen Frankreich und Rußland England auf der Seite unſerer Gegner finden werde, und den Anlaß zu ſeinem, mit dem üblichen „Geſundheitszuſtand“ motivierten Abgang gab ein Bericht, in dem er die Vermutung ausſprach, daß eine Fortſetzung unſerer Rüſtungen uns ſpäteſtens 1915 den Krieg mit England bringen werde. Dieſer Bericht ſoll eine ſehr ungnädige kaiſerliche Randbemerkung erhalten haben. Daraus zog der Botſchafter, dem eine ſehr ſelbſtändige Anſicht zu eigen war, die Konſequenz. Er mochte ſich umſomehr dazu veranlaßt fühlen, als der Fehlſchlag der Haldane'ſchen Miſſion in konſervativen Kreiſen in England ein entſprechendes Echo fand. Auch dort verſäumte man nicht, auf die allein ſeligmachende Fortſetzung der Rüſtungspolitik zu drängen und die deutſche Unzuverläſſigkeit ins grellſte Licht zu ſetzen.

Auf den Grafen Metternich folgte als Botſchafter Herr

v. Marſchall, in politiſchen Kreiſen und von der engliſchen Preſſe ſehr ſympathiſch und mit hohen Erwartungen für die weitere Beſſerung der Beziehungen unter dem Einfluß ſeiner anerkannt großen diplomatiſchen Begabung begrüßt. Der Kaiſer habe „ſeinen beſten Mann“ geſchickt, das beweiſe, welche Bedeutung auch er auf die Beſſerung der Beziehungen lege. Aber v. Marſchall wurde ſchon im September 1912 durch den Tod von ſeinem Poſten abberufen, und ihn beſetzte im Oktober der Fürſt Lichnowsky. Sein Bemühen um die Beziehungen der beiden Länder iſt aus ſeiner Denkſchrift bekannt. Nicht zu unterſchätzen iſt neben der Tätigkeit der Botſchafter die in der Öffentlichkeit weniger ſichtbare, aber mit großer Geſchicklichkeit und Konſequenz durchgeführte Wirkſamkeit des Botſchaftsrats, ſpäteren Staatsſekretärs v. Kühlmann. Dank ſeinen ſehr guten perſönlichen Beziehungen zu den leitenden engliſchen Perſönlichkeiten, insbeſondere zu Sir Edward Grey, hat er, namentlich in der Zeit der Botſchafterwechſel, ſehr viel zur Aufrechterhaltung guter Beziehungen und zur Erhaltung des europäiſchen Friedens, beſonders während der Zeit des Balkankrieges, getan. Sein beſonderes Bemühen galt auch der Ausarbeitung der Kolonial-Abkommen, desjenigen über die Bagdad-Bahn und des über die afrikaniſchen Fragen, die beide Mitte 1914 zur Unterſchrift fertig waren, und von denen man das erſte wohl als ein Zeichen nicht nur weſentlich gebeſſerter deutſch-engliſcher Beziehungen, ſondern auch dafür anſehen durfte, daß England nicht bereit war, in kleinaſiatiſchen Fragen ſich nur nach ruſſiſchen Wünſchen zu orientieren. Wer ſich nachträglich für die Möglichkeiten deutſcher Expanſion im Ein-

verſtändnis mit England intereſſiert, wie ſie damals auf Grund dieſer Kolonialverhandlungen beſtanden, dem ſei eine 1913 bei Puttkamer & Mühlbrecht in Berlin anonym erſchienene Schrift „Deutſche Weltpolitik und kein Krieg“ empfohlen. Sie hatte den damaligen Vertreter der Kölniſchen Zeitung in London, Dr. Plehn, zum Verfaſſer und geht auf Kühlmann'ſche Inſpiration zurück.

Auf eine Epiſode, die in den Schluß des Jahres 1912 fällt, möchte ich hier noch kurz eingehen, weil ſie in der deutſchen Öffentlichkeit bereits beſprochen worden iſt, zuletzt in den „Süddeutſchen Monatsheften“ im Juni 1921 bei Beſprechung von Berichten des Grafen Lerchenfeld, bayeriſchen Geſandten in Berlin. Es wird darin ein Vorfall erwähnt, den der Kaiſer in einem Briefe an Ballin vom 15. Dezember 1912 beſpricht. In dieſem Briefe äußerte ſich der Kaiſer unter Bezugnahme auf die jüngſt hervorgetretene öſterreichiſch-ſerbiſche Spannung in charakteriſtiſcher Weiſe über die deutſche Politik in bezug auf Öſterreich. Als die Beziehungen zwiſchen Wien und Petersburg einen ernſteren Charakter angenommen hatten, nachdem erkannt worden war, daß Serbiens Haltung auf der Hoffnung auf Unterſtützung ſeitens Rußlands beruhten, ſei für Deutſchland die Möglichkeit eingetreten, daß wir Wien zu helfen haben würden.

„Denn, ſo heißt es weiter, die ſlawiſchen Untertanen in Öſterreich waren ſehr erregt geworden und konnten nur durch energiſches Auftreten der Geſamtmonarchie gegen Serbien in Ruhe gehalten werden. Öſterreich ſtand am Wendepunkt,

und es wurde zur Exiſtenzfrage, ob es deutſch bleiben und deutſch regiert werden — damit bündnisfähig bleiben — konnte oder vom Slawentum überſchwemmt werden und damit bündnisunfähig. Wenn wir zur Waffe zu greifen gezwungen wurden, ſo war es für uns, um Öſterreich zu helfen, nicht nur Rußland abzuwehren, ſondern ſich überhaupt der Slawen zu erwehren und deutſch zu bleiben. Id est, es ſtand ein Raſſenkampf bevor der Germanen gegen die übermütig gewordenen Slawen. Ein Raſſenkampf, der uns nicht erſpart bleiben wird, denn es handelt ſich um die Zukunft der Habsburgiſchen Monarchie und die Exiſtenz unſeres Vaterlandes. (Das war der eigentliche Inhalt von Bethmanns forſcher Rede.) Alſo eine Exiſtenzfrage für die Germanen auf dem europäiſchen Kontinent!

Hierbei war es nun von Wert, daß England bis dato den öſterreichiſch-deutſchen Standpunkt unterſtützt hatte. Da nun der Krieg gegen Rußland ſofort mit den Kampf mit Frankreich bedeutete, ſo war es von Intereſſe zu wiſſen, ob in dieſem — rein kontinentalen Falle — England nicht ſeine, uns im Februar vorgeſchlagene Neutralität ganz gut erklären könnte.

Am 6. Dezember kam nun Haldane, anſcheinend in Greys Auftrag zu Lichnowsky und erklärte dem erſtaunten Botſchafter in dürren Worten: Falls Deutſchland mit Rußland und Frankreich in einen Krieg verwickelt würde, werde England **nicht** neutral bleiben, ſondern ſofort Frankreich beiſpringen! Die Begründung dafür lautete: England könne und werde es niemals dulden, daß wir eine Vormachtſtellung auf dem Kon-

tinent einnähmen, unter der ſich der Kontinent einigen könnte. Daher dürfte England eine Niederwerfung Frankreichs durch uns unter keinen Umſtänden dulden. Wie nun dieſe Nachricht auf die ganze Wilhelmſtraße gewirkt hat, können Sie ſich wohl vorſtellen! Mich hat ſie nicht überraſcht — wie Sie wiſſen, habe ich militäriſch ſtets mit England als Feind gerechnet — aber ſie bringt eine erfreuliche Klärung, wenn auch nach der negativen Seite hin.“

Ballin unterließ nicht, über jenen Haldaneſchen Beſuch bei dem deutſchen Botſchafter eine Aufklärung bei ſeinem Freunde einzuholen und erhielt von dieſem folgende Haldaneſche Erklärung:

Es habe ihm völlig ferngelegen, ſagte Lord Haldane, dem Fürſten Lichnowsky einen Beſuch zwecks ausdrücklicher Abgabe einer ſolchen Erklärung zu machen; er erinnere ſich überhaupt nicht, daß ein Wort über Balkanfragen geſprochen worden ſei. Er habe eine halbſtündige ſehr angenehm verlaufene Unterhaltung mit dem Fürſten Lichnowsky gehabt, in deren Verlauf er Veranlaſſung gehabt habe, die Formel zu wiederholen, die während ſeines Aufenthaltes in Berlin beſprochen worden ſei und die ſich auf Englands Intereſſe daran beziehe, daß Frankreich intakt bleibe. Möglicherweiſe habe das Anlaß zu dem Mißverſtändnis gegeben.

Fürſt Lichnowsky erwähnt den Vorfall in ſeiner Denkſchrift „Meine Londoner Miſſion“ in folgender Weiſe: „Ich wies (in Berichten nach Berlin) immer wieder darauf hin, daß England, als Handelsſtaat bei jedem Kriege zwiſchen europäiſchen

Großmächten außerordentlich leiden, ihn daher mit allen Mitteln verhindern würde, andererſeits aber eine Schwächung oder Vernichtung Frankreichs im Intereſſe des europäiſchen Gleichgewichts und, um eine deutſche Übermacht zu verhindern, niemals dulden könne. Das hatte mir bald nach meiner Ankunft Lord Haldane geſagt. In ähnlichem Sinne äußerten ſich alle maßgebenden Leute."

Das Scheitern der Verſtändigungsverhandlungen hatte zur Folge, daß die engliſchen Marinerüſtungen weiter gingen und daneben die Umorganiſation der Flotte, die Konzentration der Schlachtflotte in der Nordſee, die der franzöſiſchen Flotte im Mittelmeer, was bei uns als Drohung gegen Italien aufgefaßt wurde, und zu einer ſcharfen, inſpirierten Kritik in der „Frankfurter Zeitung" Anlaß ab. Trotzdem kamen immer noch von Zeit zu Zeit freundliche Auslaſſungen aus England über Verſtändigungsmöglichkeiten, den „naval holiday" uſw.

Mit welcher Zähigkeit Ballin an dem Gedanken feſthielt, die Marineautoritäten zu einer Verſtändigung zu bringen, beweiſt die Tatſache, daß er verſuchte, mit dem engliſchen Geſchwader, das 1914 zur Kieler Woche kam, auch Churchill herüber und endlich zu einer perſönlichen Ausſprache mit Tirpitz zu bringen.

Churchill war auch durchaus geneigt, leider aber wünſchte man in Deutſchland — und zwar war es diesmal der Kaiſer, der dieſen Wunſch hatte — daß man von England aus offiziell in Deutſchland anfrage, ob ſein Beſuch willkommen ſei. Eine ſolche Anfrage zu ſtellen, das ging offenbar der engliſchen

Regierung zu weit, und die Anfrage unterblieb. Churchill ließ aber ſagen, wenn Tirpitz wirklich den Wunſch habe, ihn zu ſprechen, werde er Mittel und Wege finden, eine Zuſammenkunft herbeizuführen.

So war auch dieſer letzte Verſuch mißglückt, und, ehe weitere unternommen werden konnten, brach das Verhängnis herein.

IX.

Der Kaiſer.

Die Freundſchaft Ballins mit dem Kaiſer, die der Welt ſo viel Stoff zu Vermutungen und Kommentaren gegeben hat, führte der Kaiſer gelegentlich bis auf das Jahr 1891 zurück, in dem er den Schnelldampfer „Auguſta Victoria“ beſichtigte und zuſammen mit der Kaiſerin auf dem neuen Schnelldampfer „Fürſt Bismarck“ eine längere Fahrt machte. Nach ſeinem eigenen Gefühl muß Ballin, obwohl er bei dieſer Fahrt mit einem Orden und freundlichen Worten ausgezeichnet wurde, dabei noch nicht in nähere Berührung mit dem Kaiſer gekommen ſein. Denn er ſelber gab mir als Beginn der Bekanntſchaft eine denkwürdige Sitzung in Berlin an, die der Vorbereitung der Eröffnungsfeier des Nord-Oſtſee-Kanals 1895 galt.

Der Kaiſer wünſchte die Feier möglichſt glanzvoll zu geſtalten; ſowohl die hamburgiſche Regierung wie auch die Schiffahrtskreiſe kamen ihm dabei entgegen. Dem lebhaften Geiſt Ballins, obwohl er noch jung in ſeiner Poſition war, entging auch die Möglichkeit der Propaganda für ſeine Geſellſchaft, die ſolches Feſt bot, nicht. Der Kaiſer intereſſierte ſich für alle Einzelheiten. Nachdem Beratungen in Hamburg beim Senat ſtattgefunden hatten, erging die Einladung an die Be-

teiligten zu einer Beſprechung im Schloß zu Berlin. Dabei führte der Kaiſer den Vorſitz. Es ſollten ein Dampfer des Norddeutſchen Lloyd und ein Dampfer der Hamburg-Amerika Linie die Vertreter der Reichsbehörden, des Parlaments und die geladenen Gäſte aufnehmen, ſoweit ſie nicht etwa auf der „Hohenzollern“ ſelbſt ſich befanden, und ſollten der „Hohenzollern“ bei der Fahrt von Hamburg elbabwärts zum Kanal folgen. Er habe, ſo äußerte der Kaiſer bei der Beſprechung dieſes Punktes, beſtimmt, daß hinter ſeiner „Hohenzollern“ zunächſt der Dampfer des Lloyd fahren ſolle, dann der Dampfer der Hamburg-Amerika Linie. Nachdem der Kaiſer das geäußert hatte, erbat ſich Ballin das Wort und bemerkte, daß es, da man auf Hamburger Gebiet abfahre, doch wohl angebracht ſei, auch dem Hamburger Dampfer die Ehre des erſten Platzes hinter der Kaiſerjacht zu geben. Daraufhin erklärte der Kaiſer in nicht gerade ſehr gnädigem Ton, daß das nach ſeiner Anſicht nicht erforderlich ſei, außerdem habe er dem Lloyd bereits ſein Wort gegeben. Ballin erwiderte darauf, daß, wenn der Kaiſer ſein Wort gegeben habe, die Sache ja damit erledigt ſei und er ſeinen Wunſch, wenn er ihn auch für berechtigt halte, zurückſtelle. Am Schluß dieſer Sitzung nahm der auch anweſende Graf Walderſee Ballin beim Arm mit den freundlichen Worten: „Da Sie nun doch unter dem Brandenburger Tor aufgehängt werden, ſo laſſen Sie uns noch vorher bei Hiller frühſtücken.“ Dieſe Freundlichkeit hat Ballin dem Grafen niemals vergeſſen und ihm und ſeiner Familie dauernde Freundſchaft bewahrt. Das Arrangement, das dann die Hamburg-Amerika Linie für die Aufnahme ihrer Gäſte traf,

wurde auf das ſorgſamſte vorbereitet und durchgeführt. Es iſt ſchwer, dem Unkundigen ein Bild davon zu geben, welch gewaltige Kleinarbeit damit verbunden iſt, eine große Zahl anſpruchsvoller Gäſte auf einem Dampfer unterzubringen, ſodaß möglichſt keiner über ſeine Aufnahme zu klagen hat, zumal, wenn, wie bei einer ſolchen Geſellſchaft natürlich, auch noch zahlreiche ſchwierige Rang- und Standesfragen zu berückſichtigen ſind. Es gehört außerdem eine peinlich-ſorgſame Vorſorge und Vorausberechnung dazu, damit vor allem die Fragen, die mit dem leiblichen Wohl, mit der Empfangnahme der Gäſte, der Überführung des Gepäcks uſw. verbunden ſind, richtig gelöſt werden. Dank der intenſiven Arbeit, die Ballin und ſeine Mitarbeiter auf dieſe Sache verwandten, funktionierte ſie aber tadellos, und die leibliche Fürſorge war ſo gut vorgeſehen, daß am Abend in Brunsbüttel, als die Hamburg-Amerika Linie ihre von den Feierlichkeiten zurückkehrenden Gäſte an Bord ihres Dampfers mit einem ſchön aufgebauten kalten Buffet empfing, der Ruf davon ſich raſch verbreitete und auch von den anderen Schiffen Gäſte eilends herüberkamen, die bei der offiziellen Bewirtung nicht auf ihre Rechnung gekommen waren.

Der Verlauf der Sache trug jedenfalls dazu bei, den Ruf der Geſellſchaft als Gaſtgeberin zu begründen.

Das vorſtehend beſchriebene Ereignis wird immerhin den Kaiſer, der Widerſpruch wohl unter vier Augen, aber nicht in größerem Kreiſe hören mochte, haben erkennen laſſen, daß bei der Hamburger Geſellſchaft ein eigenwilliger, ſelbſtändiger Geiſt herrſchte, der ſich nicht widerſpruchslos unterordnete und

ſeine Stellung zu wahren verſtand. Jedenfalls hat er Ballin ſeine Oppoſition niemals nachgetragen, wozu vielleicht auch die große Mühe beitrug, die die Leitung der Packetfahrt ſich um das Gelingen der Feier an ſich gab. Aber das Ereignis wird ein Grund mit dafür geweſen ſein, daß der Kaiſer von nun an die Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie beſonders aufmerkſam verfolgte. Sein lebhaftes Intereſſe fanden in erſter Reihe die Schiffsbauten, bei denen er ſich ſchon ſehr früh zu Gunſten der deutſchen Werften einſetzte.

Das erſte Eingreifen des Kaiſers in die Schiffbaupolitik der Packetfahrt zu Gunſten der deutſchen Werften datiert ſogar ſchon aus der Zeit, da er noch Prinz war. Ballin hat darüber in einer Rede bei der Probefahrt des Dampfers „Meteor“ mitgeteilt, daß, als die Verwaltung gerade in Verhandlungen mit engliſchen Schiffbauern über den Bau des erſten Schnelldampfers ſich befand, der preußiſche Geſandte ſich habe melden laſſen und der Verwaltung im Auftrage des Fürſten Bismarck eröffnet habe, daß dieſer auf dringenden Wunſch des Prinzen Wilhelm ſie auffordern laſſe, den Bau dieſes großen Schiffes einer deutſchen Werft anzuvertrauen. Denn es ſei die Überzeugung des Prinzen, daß es für Deutſchlands Zukunft unbedingt notwendig ſei, daß es nicht länger nur die Aſchenbrödel-Arbeiten auf dieſem Gebiete verrichte, und Prinz Wilhelm ſei überzeugt daß unter den deutſchen Ingenieuren Männer genug ſeien, die, wenn man ſie nur in den Sattel ſetzen wollte, dasſelbe leiſten könnten wie ihre engliſchen Berufsgenoſſen. Das Schiff, das alsdann von der Packetfahrt dem Stettiner Vulcan in Auftrag gegeben wurde,

war der nach der jungen Kaiſerin „Auguſta Victoria“ benannte, 1888 vom Stapel gelaufene Schnelldampfer, der gleich auf ſeiner erſten Reiſe „das blaue Band des Ozeans“ gewann.

Eine noch praktiſchere Anregung des Kaiſers betraf den Bau eines Exkurſionsdampfers, zu dem ſich die Geſellſchaft entſchloß, nachdem Exkurſionsreiſen, die mit den Schnelldampfern in der Zeit der flauen Saiſon im transatlantiſchen Paſſagierverkehr unternommen worden waren, gute Reſultate ergeben hatten. Der Kaiſer, der von dieſer Abſicht hörte, entwarf auf Grund der Erfahrungen, die er mit der „Hohenzollern“ gemacht hatte, ſowohl eine Skizze, wie auch eine Denkſchrift, die ſich mit der Einrichtung des Dampfers beſchäftigten und nach Anſicht Ballins einige beachtenswerte Vorſchläge enthielten, obwohl der Kaiſer naturgemäß nicht über die Ziele und Zwecke, die die Geſellſchaft aus Gründen der Rentabiltät an ſeine Einrichtung ſtellen mußte, unterichtet ſein, und daher namentlich in letzterer Hinſicht nicht in allem richtig urteilen konnte.

Daß bei der eigenen großen Reiſeluſt des Kaiſers es die Exkurſionsreiſen waren, die ihn in beſonderem Maße intereſſierten, kann nicht Wunder nehmen. Auch davon gab er einen Beweis bereits in den erſten Jahren ſeiner Regierung. In der bereits erwähnten Rede bei der Probefahrt des „Meteor“ erwähnte Ballin darüber, indem er ſeine erſten Erfahrungen auf dieſem Gebiete berichtete: „Es fehlte ſelbſt in meiner allernächſten Umgebung nicht an Leuten, die glaubten, es ſei in meinem Oberſtübchen nicht ganz richtig, als ich im Januar des Jahres 1891 mit der „Auguſta Victoria“ an der Spitze von 241 kühnen Reiſenden die erſte Vergnügungsreiſe nach dem

Orient unternahm. . . . Der Kaiſer, der damals das Schiff beſichtigte, verabſchiedete ſich mit den Worten: „Bringen Sie unſere Landsleute nur auf die See, das wird der Nation und Ihrer Geſellſchaft reiche Früchte tragen“, von uns und dem Schiffe.“

In ſpäteren Jahren waren es Ereigniſſe in der Entwicklung der Geſellſchaft, die mit der weltpolitiſchen Expanſion zuſammenhingen, die den Kaiſer beſonders intereſſierten, wie die Beteiligung der Geſellſchaft an der oſtaſiatiſchen Reichspoſtdampferlinie, ihr Eintritt in die oſtafrikaniſche Fahrt uſw. Nachdem aber dann im Jahre 1901 der Kaiſer ein ſo intenſives Intereſſe an der Bildung des Morgan-Truſts und ſeiner Verbindung mit den deutſchen Geſellſchaften genommen hatte, gab es kaum ein bedeutendes Ereignis im Leben der Packetfahrt — keine Erweiterung ihres Betriebes, keine Einſtellung eines großen neuen Dampfers — das er nicht mit freundlichen Wünſchen begrüßt und begleitet hätte. Daneben nahm der Kaiſer auch an dem perſönlichen Wohlergehen Ballins den lebhafteſten Anteil. Zu Weihnachten oder Neujahr ſandte er briefliche oder telegraphiſche Glückwünſche, meiſt in Form von Anſichtskarten oder Photographien von ſeinen Reiſen mit herzlichen Worten, ebenſo zu beſonderen Gedenktagen im Leben Ballins oder zur Wiederherſtellung von einer Krankheit. Seinerſeits ſetzte Ballin den Kaiſer von ſolchen Vorgängen, von denen er glaubte, daß ſie ſein Intereſſe fänden oder ſein Wiſſen vom Wirtſchaftsleben innerhalb und außerhalb der deutſchen Grenzen bereichern könnten, in Kenntnis, ſo von den beſonders wichtigen Pool-Verhandlungen, wie z. B. der Bildung des „General

Pool“ im Jahre 1908, oder von Abmachungen mit anderen deutſchen Reedereien und dergleichen; ebenſo berichtete er über Lage und Stimmung im Auslande, wenn er bei ſeinen Reiſen wichtige Symptome, namentlich auch politiſcher Art, feſtſtellte.

Eine beſonders fürſorgende Form nahm die kaiſerliche Teilnahme im Jahre 1904 an. Ballin hatte in der vorausgegangenen Zeit unter lange anhaltenden ſtarken Nervenſchmerzen gelitten, die nach den verſchiedenſten ärztlichen Verſuchen eine dauernde Linderung erſt erfuhren, als der Patient in die Hände des berühmten „Bismarckarztes“, Geheimrat Schweninger, kam, der ihn, nach Ballins Ausſage, mit rührender Fürſorge und großem Erfolge behandelte. Für den für Arzt und Umgebung nicht gerade bequemen Patienten war allerdings Schweninger mit ſeiner energiſch zugreifenden Art wohl in hervorragendem Maße der geeignete Arzt.

„Bereits im Januar 1904“, heißt es in den Ballin'ſchen Aufzeichnungen, „hatte mich der Kaiſer telegraphiſch zur Teilnahme am Ordensfeſte in Berlin einladen laſſen und hatte bei der daran ſich ſchließenden Cour eine längere Unterredung mit mir, welche darin gipfelte, daß der Kaiſer in hohem Grade beſorgt war über meine Geſundheit. Offenbar hatte ihm ſein Leibarzt, Exzellenz Leuthold, ungünſtig über meinen Geſundheitszuſtand berichtet. Der Kaiſer ſagte mir, daß er es nicht länger anſehen könne, wie ich ſo ganz ohne genügende Hilfe und ohne jemanden, der einmal meine Stellung übernehmen könne, oder mich doch jetzt bei längerer Abweſenheit vertrete, wäre. Dieſer Zuſtand mache ihm große Sorgen und er müſſe, ſchon im nationalen Intereſſe, ſich mit der Frage beſchäftigen, da er ſich nicht der Gefahr ausſetzen könne, wie im Falle Krupp, daß ein ſo großes Unternehmen ohne genügende Leitung einmal daſtehe. Er wiſſe, daß von allen Männern in ſeiner Umgebung Herr v. Grumme mir am beſten gefiele, und ich

eine hohe Meinung von Grumme hätte. Auch für ihn ſei Grumme der beſte Mann, den er je um ſich gehabt habe, und den er infolgedeſſen nur ſchwer erſetzen könne. Trotzdem ſei er bereit, Grumme zu beeinfluſſen, in die Dienſte der Hamburg-Amerika Linie überzutreten, wenn ich ihm beſtätigen wolle, daß ich darin eine Löſung der von ihm beſprochenen Fragen erblickte, und daß mir dieſe Löſung eine durchaus angenehme und ſympathiſche ſei. Er brächte dieſes Opfer gern, weil er überzeugt ſei, daß durch dieſe Arbeitsentlaſtung meine Geſundheit bald wieder hergeſtellt ſein würde, und ich dem Kaiſer und dem Reich dadurch noch lange würde dienen können. Ich verſicherte dem Kaiſer mit meinem lebhafteſten Danke, daß keine Löſung mir angenehmer ſein könne als die von ihm ins Auge gefaßte, und daß ich ihn nur bitten könne, wenn er wirklich dieſes Opfer bringen wolle, mit Grumme über die Angelegenheit zu ſprechen. Der Kaiſer hat dann noch an demſelben Abend Grumme holen laſſen, der ſich ſogleich bereit erklärte, zu uns überzutreten, wenn es der Wunſch des Kaiſers ſei."

Bei dem Intereſſe des Kaiſers für die Entwicklung der Handelsflotte ſpielte natürlich auch die Flottenpolitik und der Ausbau der Kriegsflotte eine große Rolle. Waren doch Handelsflotte und Seeintereſſen für den Kaiſer jedenfalls das wirkliche Motiv der Flottenpolitik, ebenſo wie ſie für die Tirpitz-Politik ein wertvolles Propagandamittel waren. Im erſten Stadium dieſer, damals noch ſehr gemäßigten Flottenpolitik und Flottenpropaganda hat Ballin nach ſeinen eigenen Äußerungen mir gegenüber eine ſehr aktive Rolle geſpielt. Es war in der Zeit, als die bekannte, ſeitdem jährlich erſchienene Publikation des Reichsmarineamts, der „Nautikus", zu erſcheinen begann, und eine ſehr intenſive journaliſtiſche Propaganda für die Flotte und für die Seeintereſſen in Deutſchland entwickelt wurde. Es iſt erfahrungsgemäß ſchwer,

eine ſolche Propaganda ins Leben zu rufen, beſonders in einer im ganzen ſo wenig einhellig eingeſtellten Preſſe, wie es die deutſche damals war. Aber noch ſchwerer iſt es, eine ſolche, einmal begonnene Propaganda wieder aufhören zu laſſen oder auch nur einzuſchränken. Das iſt deshalb ſo ſchwer, weil die Vorausſetzung für eine intenſive Propaganda die Intereſſierung einer großen Zahl einzelner Individuen iſt. Dieſe alsdann, wenn der Zweck der Propaganda erreicht, ihre intenſive Fortſetzung vielleicht nicht mehr erwünſcht iſt, umzuſtellen oder gar, wie man ſagt, „zurückzupfeifen“, iſt ſchwer, ja unmöglich. Das Thema von den Seeintereſſen Deutſchlands ſchwand nicht mehr von der Tagesordnung, und mußte für jede Flottennovelle wieder herhalten, ja ſogar für die Vergrößerung des Nord-Oſtſee-Kanals auf die Dimenſionen der „Dreadnoughts“ mußte die ſtändig zunehmende Vergrößerung der Schiffsbauten der Handelsflotte eine Begründung abgeben, obwohl niemand daran dachte, dieſe großen Neubauten durch den Kanal zu ſchicken, weil die Tiefe der Oſtſee und ihrer Zugänge den Betrieb ſolcher großen Schiffe dort nie erlaubt hätte. Voll Bitterkeit erklärte Ballin in ſpäteren Jahren manchmal die Schriftſteller, die kein Ende des Lobes finden konnten für den „Wagemut unſerer Handelsflotte“ uſw., für die größten Feinde der Hamburg-Amerika Linie.

Neben der Flottenpropaganda waren es die beſonderen Aufgaben, die die Reichspolitik in Form der Truppentransporte nach Oſtaſien und Südweſtafrika der deutſchen Handelsflotte ſtellte, was den Kaiſer beſonders intereſſierte, ſodann die häufigen Begegnungen mit Schiffen der Handelsflotte auf

ſeinen Reiſen, insbeſondere mit den Exkurſionsdampfern in norwegiſchen Gewäſſern, wo er die Schiffe beſuchte und über ihren Zuſtand und ihre nautiſche Führung häufig lobende Kritiken abgab; endlich die größer und größer werdende ſogenannte „Kieler Woche“. Urſprünglich nur ein ſegelſportliches Unternehmen, namentlich der Hamburger Seglerkreiſe, wurde die Kieler Woche im Laufe der Zeit mehr und mehr ein großes „geſellſchaftliches“ Ereignis, zu dem die Hamburg-Amerika Linie ſeit dem Jahre 1902 einen ihrer großen Dampfer entſandte als Hotelſchiff für einen großen Kreis geladener Gäſte. Vorauf ging ſeit dem Jahre 1897 ein Beſuch des Kaiſers und häufig auch der Kaiſerin, in Hamburg zur Teilnahme an dem Sommerrennen und an der Segelregatta auf der Unterelbe. In jenem Jahre hatte der Kaiſer bereits die Abſicht, einem Feſteſſen des Norddeutſchen Regatta-Vereins an Bord des Packetfahrt-Dampfers „Columbia“ beizuwohnen, er blieb aber im letzten Augenblick der Feier fern. Im folgenden Jahre, 1898, entſandte dann die Geſellſchaft zu der Regatta ihren Dampfer „Pretoria“, und auf dieſem fand in Anweſenheit des Kaiſers das ſpäter ſo bekannt gewordene, vom Kaiſer regelmäßig beſuchte „Regattadiner“ ſtatt. Bereits dieſer Kaiſerbeſuch brachte für Ballin wenigſtens die Abſicht einer beſonderen Auszeichnung in Form einer Einladung nach der „Hohenzollern“. Die Einladung erreichte Ballin aber zu ſpät, erſt auf der Rückfahrt nach Hamburg, ſo daß er ihr nicht Folge leiſten konnte. Bei dem Beſuch im folgenden Jahre ſetzte der Kaiſer Ballin an ſeine Seite, und unterhielt ſich lange mit ihm, beſonders über die ihm ſehr

am Herzen liegende Einführung der Tiefladelinie auf deutſchen Schiffen, die dann auch nicht lange darauf bei der Packetfahrt, ſpäter allgemein, erfolgte.

Bei dieſen Beſuchen in Hamburg pflegte der Kaiſer ſpäter im Hauſe von Ballin, wo er bereits 1905 einen Beſuch abgeſtattet hatte, ebenſo wie 1904 dem neuen Verwaltungsgebäude der Geſellſchaft, zu frühſtücken und bei dem Regattadiner auf der Unterelbe eine Rede zu halten, in der ſich gelegentlich politiſche Andeutungen befanden. So 1908: „Wir haben uns, trotzdem wir keine Flotte haben, wie ſie ſein ſoll, einen Platz an der Sonne erkämpft. Es wird nun meine Aufgabe ſein, dafür zu ſorgen, daß dieſer Platz an der Sonne uns unbeſtritten erhalten bleibt..... Ich kann mich als Oberhaupt des Reiches nur über jeden Hanſeaten, mag er aus Hamburg, Bremen oder Lübeck ſein, freuen, welcher hinausgeht und mit weitem Blick neue Punkte ſucht, wo er einen Nagel einſchlagen kann, um ſein Rüſtzeug daran aufzuhängen.“ 1912 zitierte der Kaiſer das Wort aus dem Lübecker Ratskeller: „Das Fähnlein iſt leicht an die Stange gebunden, aber es koſtet viel, es mit Ehren wieder abzunehmen.“ Und 1914 nach dem Stapellauf des großen Dampfers „Bismarck“ wurde das Bismarck-Wort variiert: „Wir Deutſche fürchten Gott, aber ſonſt Nichts und Niemanden auf der Welt!“

Auch die Kieler Woche war keineswegs frei von Politik, und der dauernde perſönliche Verkehr, in den dabei Ballin mit dem Kaiſer geraten mußte, gab häufig Gelegenheit, auch ſeine Anſicht über politiſche Dinge zu hören. Es iſt unter Wilhelm II. viel von „unverantwortlichen Ratgebern“ die

Rede geweſen, die im Intereſſe beſtimmter Cliquen oder Strömungen auf den Kaiſer einzuwirken verſucht haben ſollen, und die Auswahl der perſönlichen Umgebung des Kaiſers war gewiß nicht ſo, daß ſie ihm ein möglichſt einwandfreies Bild aller Strömungen in der Nation verſchaffte. Die Traditionen des preußiſchen Hofes und der Prinzen-Erziehung mögen dazu beigetragen haben. Das Ergebnis war jedenfalls, daß in ſchickſalsſchweren Stunden, wie im Kriege, es unmöglich war, den Kreis, der ſich um den Kaiſer gebildet hatte, zu durchbrechen und ihn deſſen Einfluß zu entziehen. Welcher Art dieſer Einfluß geweſen ſein muß, und wie wenig er dazu geeignet war, den Kaiſer zu einer Selbſtkritik ſeiner Anſchauungen zu bringen, hat der Erfolg gezeigt. Hinzukam, daß es nur ſelten und nur beſonders gut akkreditierten Leuten glückte, den Kaiſer für längere Zeit allein zu ſprechen, und daß der Kaiſer Widerſpruch in größerem Kreiſe, in dem er ſich ſtets als Herrſcher fühlte, nicht liebte. Ballin hat wiederholt Gelegenheit zu langer vertraulicher Ausſprache gehabt, wenn er z. B. nach der Rückkehr aus dem Auslande zum Kaiſer geladen wurde und dann auf einem Spaziergang nach dem Frühſtück mit dem Kaiſer allein war.

Über ſolche Unterhaltungen mit dem Kaiſer heißt es z. B. in den Aufzeichnungen Ballins vom 3. Juni 1901, als Ballin an der kaiſerlichen Frühſtückstafel teilgenommen hatte:

„Nach dem Frühſtück ließ ſich der Kaiſer von mir über meine Reiſe (nach Oſtaſien) berichten und machte mir ſeinerſeits außerordentlich intereſſante Mitteilungen über ſeinen Aufenthalt in England und damit

zuſammenhängende politiſche Angelegenheiten.“ Über die Kieler Woche desſelben Jahres heißt es: „Ich erfreute mich großer Auszeichnung ſeitens des Kaiſers, der mich am 27. Juli noch einmal nach Kiel berief, um gemeinſam mit dem Reichskanzler mit mir über die Frage der japaniſchen Bank zu ſprechen.“

Ballin hatte ſich um die Gründung einer deutſch-japaniſchen Bank nach ſeiner Oſtaſienreiſe außerordentlich bemüht. Aus ſpäteren Jahren finden ſich noch folgende Aufzeichnungen:

„Am 15. Oktober (1903) bin ich vom Kaiſer nach Potsdam befohlen. Der Kaiſer empfängt mich mit großer Auszeichnung, und ich nehme an der Familientafel gemeinſam mit dem Reichskanzler und dem Grafen Metternich teil. Es iſt am Tage vor der Konfirmation des Prinzen Oscar und des Prinzen Auguſt. Ich hatte vor der Tafel ſchon eine längere Unterhaltung mit dem Kaiſer, und nach aufgehobener Tafel nahm der Kaiſer von den Plänen unſeres neuen Exkurſionsdampfers Kenntnis und erklärte ſich damit einverſtanden, daß dieſer Dampfer den Namen „Meteor“ führt. Meine auf 3 Uhr angeſetzte Abfahrt muß ich auf Wunſch des Kaiſers bis zum nächſten Zuge verſchieben, und ich habe mit ihm und dem Reichskanzler eine weitere lange, außerordentlich intereſſante Konferenz.“ .....

„Am 10. Dezbr. (1903) erhalte ich eine Depeſche, welche mich zum 11. nach dem Neuen Palais zum Kaiſer beruft. Zu meiner unendlich großen Freude war der Kaiſer wieder in der Lage, ſeine Stimme vollkommen zu gebrauchen, ſah friſch und wohl aus, und ich hatte während eines Spazierganges im Park eine lange Unterredung mit ihm über meine amerikaniſche Reiſe und über andere Dinge. Der Kaiſer beabſichtigt im Februar eine längere Erholungsfahrt mit ſeiner „Hohenzollern“ im Mittelmeer anzutreten und wird ſich nach Genua wahrſcheinlich mit einem der Reichspoſtdampfer begeben, welcher für ihn gechartert werden ſoll.“ ..... (April 1914.) „Der Kaiſer hatte mich ſchon in Italien ſehen wollen. Als ich in Neapel ankam, war

dort ſchon eine Depeſche, worin ich aufgefordert wurde, eventuell nach Meſſina zu kommen. Angeſichts des Standes unſerer Verhandlungen mit der ruſſiſchen Regierung hielt ich es jedoch nicht für erwünſcht, dem Kaiſer in jener Zeit zu begegnen, und hatte ſo erſt Gelegenheit, ihn am 3. Mai in Berlin zu ſprechen, wo ich mich gerade zur Teilnahme an einer Sitzung der Disconto-Geſellſchaft und zu Verhandlungen mit Stübel über den etwaigen Transport weiterer Truppen nach Südweſtafrika aufhielt. Ich wurde eingeladen, an der Frühſtückstafel der Majeſtäten teilzunehmen, wo gerade der Geburtstag des Kronprinzen im Vorwege gefeiert wurde, da der Kaiſer am 6. Mai nicht in Berlin anweſend war. Der Kaiſer hat ſich auf der Reiſe ſehr erholt, er iſt magerer geworden, und auch die Kaiſerin iſt ſehr beglückt über ſeine Friſche und gutes Ausſehen. Wir ſprachen natürlich über die verſchiedenen Tagesfragen, und der Kaiſer war, wie immer, voll von Wohlwollen und Güte gegen mich.“ ..... „Am 20. Juni 1904 findet die übliche Kaiſer-Regatta in Cuxhaven ſtatt und das übliche Diner an Bord des „Blücher“, woran ſich, für uns, vom 22.—28. Juni die Kieler Woche ſchließt, die wir auf der „Victoria Luiſe“ verleben und die mich in beſonders nahe Berührung mit dem Kaiſer bringt, der mich mit zum Segeln auf dem „Meteor“ nach Eckernförde nimmt und mit mir die politiſche Lage beſonders im Hinblick auf die Marokko-Frage und Englands Haltung beſpricht.“ ..... „Am 19. Juni 1904 weilen der Kaiſer und die Kaiſerin mit mehreren ihrer Söhne in Hamburg. Ich ſpeiſe mit ihnen bei Tſchirſchky (dem preußiſchen Geſandten in Hamburg) und fahre auch hinaus zum Rennen. Am 20. Juni begeben wir uns nach Cuxhaven, wo mich an Bord der „Deutſchland“ die Nachricht überraſcht, welche der Kaiſer inzwiſchen an Kaempff (Kapitän der „Deutſchland“) hat übermitteln laſſen, daß der Dampfer „Kaiſer Wilhelm II.“ vom Lloyd, nachdem man ihm neue Schrauben von größerer Fläche gegeben hat, den Schnelligkeitsrekord an ſich geriſſen hat. Am Abend ſpät läßt mich der Kaiſer noch an Bord der „Hohenzollern“ kommen und hat dort eine lange Unterredung mit mir

über Fragen mannigfachſter Art. Am 21. Juni iſt die Regatta in Cuxhaven, und zum Diner kommt der Kaiſer mit dem Prinzen Heinrich an Bord der „Deutſchland“. Der Kaiſer war ſehr aufgeräumt und in beſter Stimmung. Durch den Umſtand, daß Bürgermeiſter Burchard krankheitshalber nicht an dem Diner teilnahm, der ſonſt immer den Kaiſer nach dem Eſſen ſehr für ſich in Anſpruch nimmt, war es mir möglich, eine Reihe von Hamburger Herren dem Kaiſer vorzuſtellen. Da mich der Kaiſer zum 22. abends auf der „Hohenzollern“ zu Tiſch hatte einladen laſſen, mußte ich, anſtatt nach Hamburg zurückzukehren, in der Nacht noch mit einem Schlepper durch den Kanal fahren. Ich halte mich am 22. im Logirhaus des Kaiſerlichen Yachtklubs auf, während bei mir im Hauſe ein Diner für 36 Perſonen ſtattfindet. Am 23. ſiedle ich auf die „Prinzeſſin Victoria Luiſe“ über, wo mittags auch die Gäſte eintreffen. Die Kieler Woche des Jahres 1904 trat dadurch beſonders hervor, daß während derſelben der König von England zum Beſuche des Kaiſers in Kiel eintrifft. Wir haben außer der „Prinzeſſin Victoria Luiſe“ den Dampfer „Prinz Joachim“ dem Kaiſer zur Verfügung geſtellt zur Unterbringung der Staatsminiſter und anderen Gäſte, welche der Kaiſer im Zuſammenhange mit der Anweſenheit des Königs von England eingeladen hat, und wir haben ferner zum erſten Male ein Hotelſchiff bei dieſer Gelegenheit in Gebrauch geſtellt, und zwar den Dampfer „Graf Waldersee“, deſſen Plätze ſämtlich belegt worden ſind. Am 27. Juni bin ich mit meiner Frau und einer Anzahl anderer Gäſte der „Prinzeſſin Victoria Luiſe“ zum Tee beim Kaiſerpaare auf der „Hohenzollern“ und habe auch eine längere Unterhaltung mit dem König von England.“

Bei Unterhaltungen unter vier Augen war der Kaiſer nicht der Monarch, ſondern der Freund ſeines Freundes und Ratſchlägen und Ermahnungen, ja ſogar herbem Tadel zugänglich. Ballin hat manches Mal erzählt, daß bei ſolchen Gelegenheiten der Kaiſer ſich alles ruhig habe ſagen laſſen und

ihn dabei mit guten, treuen Augen angeſehen habe. Und daß er die offenen Äußerungen Ballins nicht übel genommen hat, bezeugt das herzliche Intereſſe, mit dem er u. a. an perſönlichen Ereigniſſen in der Familie Ballin, ſo an der Verlobung der Tochter, Anteil nahm, und das auch den Tod Ballins überdauert hat.

Da aber die Beſuche beim Kaiſer immer nur ſporadiſch waren, häufig mit monatelangen Pauſen, und viel ſeltener, als die Welt im allgemeinen angenommen hat, Ballin auch von dem Rechte, dem Kaiſer direkt zu ſchreiben, nur in Ausnahmefällen Gebrauch machte, ſo kann auch von einer dauernden Beeinfluſſung des Kaiſers nicht entfernt die Rede ſein, ebenſowenig, ſo gern auch der Kaiſer die Anſichten Ballins gehört haben mag, ihnen auch manches Mal vielleicht Beachtung ſchenkte, von einer wirklichen Einwirkung auf den Gang der Politik. Im gegebenen Falle (vergl. das Kapitel „Politik“) jedenfalls erwies ſich Ballins Einfluß und das Schwergewicht ſeiner Gründe nicht als zureichend, um gegen den Einfluß anderer Leute, die dem Kaiſer dauernd näher waren, ſein Ziel zu erreichen.

In dieſer Hinſicht iſt die Bedeutung der Freundſchaft Ballins mit dem Kaiſer vielfach ſtark überſchätzt worden, noch mehr, ſoweit ſie den daraus der Hamburg-Amerika Linie erwachſenen Nutzen betrifft. Ein Kollege Ballins im Vorſtand der Geſellſchaft hatte durchaus recht, wenn er behauptete: „Die Freundſchaft Ballins mit dem Kaiſer hat der Hamburg-Amerika Linie mehr geſchadet als genützt.“ Indirekt hat dieſe Freundſchaft natürlich das Anſehen der Geſellſchaft im In- und Auslande

gehoben, aber ihr zweifellos auch, im Auslande wenigſtens, geſchadet. Denn es knüpfte ſich daran der Glaube, daß die Geſellſchaft große Vorteile von der deutſchen Regierung habe, von ihr weittragend finanziell unterſtützt werde, daß der Kaiſer ihr Großaktionär ſei uſw. Sicher hat dieſer Ruf auch dazu beigetragen, daß, wie Ballin es ausdrückte, die Hamburg-Amerika Linie eines der Kriegsziele Englands wurde, ſodaß z. B. die engliſche Regierung nach dem Kriege an ihre großen Dampferlinien ſogar die Frage gerichtet haben ſoll, warum ſie nicht die Hamburg-Amerika Linie oder den Norddeutſchen Lloyd kauften! Das war, als es ſich darum handelte, für die verkehrspolitiſche Eroberung des Kontinents nun auch die entſprechende Organiſation zu gewinnen. Daß dieſe Frage geſtellt worden iſt, iſt durchaus möglich, ja, ich möchte glauben, wahrſcheinlich, denn ſie entſpricht ganz der Auffaſſung, von der die Beſtimmungen des Verſailler Friedens, ſoweit ſie die Schiffahrt betreffen, ausgingen, und ebenſo der Auffaſſung, daß die deutſche Schiffahrt zu drei Vierteln ein Produkt des kaiſerlichen Deutſchlands ſei und mit dieſem vergänglich ſein müſſe. Es gibt eben wohl kaum ein politiſches Dokument in der Weltgeſchichte, das Lebensnotwendigkeiten der Nationen in ſo vieler Hinſicht und ſo ſehr verkennt wie der Frieden von Verſailles.

Die Annahme, daß Ballin jemals verſucht habe, ſeine Freundſchaft mit dem Kaiſer einſeitig zu ſeinem oder ſeiner Geſellſchaft Vorteil auszunutzen, ſtände übrigens auch in kraſſem Widerſpruch zu der oft bewieſenen, in ſeiner „Kompromißpolitik“ am deutlichſten zum Ausdruck kommenden Fähigkeit

Ballins, die Grenzen ſeiner Macht zu erkennen und nicht über ſie hinaus zu ſtreben. Das Urteil, das ich mir auf Grund meiner Beobachtung der Ballin'ſchen Lebensarbeit im letzten Jahrzehnt ſeines Lebens aus nächſter Nähe gebildet habe, wurde mir, ſoweit die Politik in Frage kommt, von dem kompetenteſten Beurteiler, den es für das voraufgegangene Jahrzehnt in Deutſchland gibt, dem Fürſten Bülow, durchaus beſtätigt. Meine Frage, ob man Ballin etwa vorwerfen könne, daß er ſeine Freundſchaft zum Kaiſer im geſchäftlichen Intereſſe oder überhaupt zu Nebenzwecken ausgenutzt habe, verneinte der Fürſt in kategoriſcher Weiſe. Niemals habe Ballin daran gedacht. Er habe ſeine Stellung zum Kaiſer mit großem Takt behandelt, ſie niemals für irgendwelche Nebenzwecke benutzt, ſei übrigens in ſeinen Anſichten auch ſtets konform mit der oberſten politiſchen Leitung gegangen. Der Fürſt ſei nur einmal in einer politiſchen Frage in einer Meinungsverſchiedenheit mit Ballin geweſen, und zwar in der Frage des Zolltarifs. Dieſen habe Ballin für verhängnisvoll gehalten, wie ja auch damals vielfach die Meinung geherrſcht habe, daß es nicht möglich ſein werde, mit einem ſolchen Zolltarif Handelsverträge zu ſchließen.

In der kritiſchſten Zeit des Kaiſertums, im Kriege, war der Einfluß Ballins auf den Kaiſer gering; er hat nur wenige Male noch Gelegenheit gehabt, ihn zu ſehen, ihn vertraulich, wie früher, zu ſprechen, niemals. Denn die Umgebung des Kaiſers war ja ſtändig bemüht, den Monarchen nicht aus der Kontrolle zu laſſen. Auch das letzte Mal, als Ballin den Kaiſer geſehen hat, im September 1918, als er auf Wunſch der

Oberſten Heeresleitung über die Lage, wie ſie wirklich war, Aufklärung geben ſollte, auch da ließ man ihn nicht mit dem Kaiſer allein reden, und darum verſagte auch ſein Einfluß. Die Fernhaltung des Kaiſers von der Wahrheit war ſein und ſeiner Nation Unglück. „Dem Kaiſer berichtet man nur Gutes, er ſieht darum die Dinge nicht, wie ſie ſind“, ſolche Ausſprüche waren Ballins Urteil in dieſer Zeit.

Dabei fehlten dem Kaiſer nach Ballins Anſicht weder die Gabe noch die Selbſtändigkeit des Urteils, um richtigere Bahnen zu gehen als er ſie gegangen iſt. Der Kaiſer habe manches Mal, erzählte Ballin, auch in der Politik das richtige Urteil gehabt, aber es nicht auf ſich nehmen wollen, gegen das Urteil der verantwortlichen Leute zu handeln. Z. B. habe er vor dem bekannten “Pantherſprung“ nach Agadir (der Entſendung des Kanonenbootes „Panther“ nach dem marokkaniſchen Hafen Agadir) — es war in der Kieler Woche des Jahre 1911 — in großer Erregung erklärt, das ſei doch ein ſo wichtiges und weittragendes Unternehmen, daß man es nicht ohne weiteres und ohne Kenntnis der Nation unternehmen könne, habe ſich dann aber doch ſchließlich widerſtrebend dem Vorſchlag der verantwortlichen Politiker gefügt. Ebenſo ſei ihm Tirpitz durchaus kein ſympathiſcher Mann geweſen, keineswegs der Mann nach ſeinem Herzen, aber er habe ſich ihn gefallen laſſen, weil er geglaubt habe, die Tirpitz'ſche Marinepolitik ſei die richtige und er dürfe ſich weder ihr noch dem Träger im Intereſſe des Landes widerſetzen. Dabei iſt der Ehrgeiz des Kaiſers ſicher niemals dahin gegangen, eine Kampfflotte gegen England im Sinne einer „Riſikopolitik“ zu ſchaffen, und ſeine mannig-

ſachen, vom Auslande anders gedeuteten Äußerungen in der Öffentlichkeit waren nur Exploſionen eines ſtarken Temperaments, das von dem bekannten Gefühl der Selbſtherrlichkeit in falſche Richtungen geleitet wurde und manchmal zur Unzeit explodierte. Aber jene Unſelbſtändigkeit, die ihn zum Opfer ſeiner Umgebung machte, gab dem Ausland den Eindruck der Wankelmütigkeit und Sprunghaftigkeit, die Deutſchland, wie man zu ſpät erkannt hat, ſo ſehr diskreditierte bei dem letztenendes maßgebenden Faktor der Weltpolitik, England. Eine ſolche Perſönlichkeit konnte nur im richtigen Gleiſe bleiben, wenn ſie dauernd unter dem richtigen Einfluß ſtand. Woher aber ſollte der kommen? Aus der einſeitig zuſammengeſetzten Umgebung konnte er nicht kommen, auch nicht von den wechſelnden Kanzlern, von denen keiner die innerpolitiſchen Fragen dauernd ſo zu löſen vermochte, daß er auf dem feſten Boden einer zuverläſſigen Parlamentsmehrheit ſtand. Und in der Beurteilung des Krieges und ſeiner Urſachen war auch die Kaiſerin derart einſeitig, daß ſie bei einer der wenigen Gelegenheiten, bei denen während des Krieges Ballin dem Kaiſer noch nahegekommen iſt, ihm mit aufgehobenen, geballten Händen erklärte: „Einen Frieden mit England? Niemals!“ Man glaubte ſich in der kaiſerlichen Familie von England und dem engliſchen Hofe verraten. Warum, wird man heute wohl noch weniger verſtehen, als Ballin es bereits damals verſtehen konnte. Aber in ſolchem Falle war Widerſpruch nutzlos und richtete nur Schaden an. Indes hat der Kaiſer auch damals Ballin's freimütige Äußerung keineswegs übel, ſondern, wie aus der kaiſerlichen Umgebung nachträglich bekannt geworden iſt, Ballin

an dieſem Abend nach ſeinem Fortgange der Kaiſerin gegenüber noch in Schutz genommen. Er könne Ballins Anſicht von deſſen Standpunkt aus durchaus verſtehen, aber für ihn liege die Sache eben ſo, daß er von ſeinen engliſchen Verwandten verraten worden ſei und darum den Krieg mit England bis zum bitteren Ende durchfechten müſſe.

Als Ballin mir geſprächsweiſe — es war im Sommer 1918 — den Kaiſer in der Weiſe charakteriſierte, wie ich es im Vorſtehenden wiederzugeben verſucht habe, fügte er hinzu: „Aber was nützt das? Schließlich iſt er doch der Generaldirektor und verantwortlich dafür, wenn es ſchief geht, genau wie der Direktor einer Aktiengeſellſchaft.“

Dieſer Vergleich des Deutſchen Reiches und ſeines Leiters mit einer Aktiengeſellſchaft und ihrer Direktion iſt im Laufe der Jahre in unſerem Kreiſe häufig angeſtellt worden, und pflegte ſchon lange vor dem Kriege ſtändig mit der Feſtſtellung zu enden, zu der bald die Politik der Regierung, bald die der Parteien im Reichstag Anlaß gab, daß, wenn die Packetfahrt ſo geleitet würde wie das Deutſche Reich, ſie längſt pleite ſein würde. Immer wieder mußte man darüber ſtaunen, wie falſch an höchſter Stelle die europäiſche Situation beurteilt wurde, wenn man z. B. während des Krieges folgende Geſchichte hörte, die Ballin aus der Umgebung des Kaiſers mitgeteilt wurde. Während des Frühſtücks im kaiſerlichen Hauptquatier kam eines Tages die Rede auf England, und der Kaiſer äußerte dabei: „Wenn mir einer vorher geſagt hätte, daß England gegen uns Krieg führen würde!“, worauf aus dem Kreiſe der Anweſenden leiſe der Name „Metternich“ genannt wurde. Ballin fügte hinzu, man

hätte auch meinen Namen nennen können, denn ich habe es dem Kaiſer oft genug geſagt. Tatſächlich war ja, wie an anderer Stelle erwähnt, die Urſache des Abgangs des Botſchafters Graf Metternich von ſeinem Londoner Poſten ſeine Vorausſage in einem Bericht geweſen, daß, wenn wir unſere Flottenrüſtungen ſo weiter betrieben, wir ſpäteſtens 1915 den Krieg mit England hätten. Eine Prophezeiung, die man nicht hören mochte, wie ſo manche andere, auch im Kriege. Sogar im Spätſommer 1918 mochte man noch keine Warnung hören, als Ballin den Kaiſer zum letzten Mal ſah. Über dieſe Begegnung, die von Ballin nur widerſtrebend herbeigeführt wurde, und der fruchtloſe Ausgang einer in politiſcher Beziehung überhaupt fruchtloſen Freundſchaft war, iſt ausführlicher in dem Kapitel berichtet, das den großen Krieg behandelt.

X.

Der Krieg.

Um die Mitte des Monats Juli 1914 befand ſich Ballin zur Kur in Bad Kiſſingen. Dort empfing er einen Brief des Staatsſekretärs von Jagow, der ihn veranlaßte, ſeine Kur ſofort zu unterbrechen und nach Berlin zu reiſen. Der Brief war datiert vom 15. Juli und beſagte ungefähr folgendes:

Das „Berliner Tageblatt“ habe Veröffentlichungen über Abmachungen zwiſchen England und Rußland gebracht, die ſich auf Marinefragen bezögen. Das Auswärtige Amt habe dieſen Nachrichten keinen rechten Glauben geſchenkt, weil ſie auch zu ſehr im Widerſpruch zu unſeren ſcheinbar gebeſſerten Beziehungen zu England und zur Abneigung der engliſchen Politik gegen derartige Bindungen zu ſtehen ſchienen. Man ſei der Sache aber nachgegangen und habe durch ſehr geheime Quellen feſtſtellen können, daß doch eine tatſächliche Unterlage für dieſe Gerüchte vorhanden ſei. Auch Grey habe Lichnowsky gegenüber die Sache nicht ganz in Abrede geſtellt. Es werde tatſächlich zwiſchen London und Petersburg über ein Marineabkommen verhandelt, bei dem von ruſſiſcher Seite eine weitgehende Zuſammenarbeit erſtrebt würde. Zum Abſchluß ſeien die Verhandlungen trotz ruſſiſchen Drängens noch nicht gelangt. Grey ſei etwas zögernd geworden, werde ſich aber ſchließlich wohl doch dem Abſchluß nicht widerſetzen und ſich vor ſich ſelber damit ausreden, daß die Verhandlungen nicht eigentlich zwiſchen den Kabinetten, ſondern zwiſchen den Marinebehörden geführt würden. Vielleicht verhandelten auch die Engländer mit der ihnen eigenen

Kasuistik mit der „reservatio mentalis“, im kritischen Moment, wenn es ihnen nicht passe, nicht eingreifen zu wollen, weil ein Bündnisfall voraussichtlich in dem Abkommen nicht vorgesehen sei. Jedenfalls aber würde das Abkommen doch das Resultat haben, die aggressive Tendenz Rußlands ganz wesentlich zu ermutigen. Für uns wäre dann an eine weitere Annäherung an England nicht mehr zu denken. Darum sei es sehr wichtig, noch einmal den Versuch zu machen, die Sache zum Scheitern zu bringen. Sein Gedanke sei nun, ob Ballin vielleicht durch seine vielfachen intimen Beziehungen zu maßgebenden Engländern einen Warnruf über den Kanal gelangen lassen könnte. Es folgten dann noch einige Ratschläge, wie am besten eine solche Anfrage in England zu stilisieren sei, und am Schluß wurde die Sache als sehr eilig bezeichnet, in einer Nachschrift vom 16. Juli dann noch hinzugefügt, daß ein neuer Artikel im „Berliner Tageblatt“ erschienen sei, wonach die Gewährsmänner des Verfassers die Dinge doch auch ernst aufzufassen schienen.

Ballin beschränkte sich nicht darauf, im Besitze dieses Briefes etwa nur eine schriftliche Anfrage nach London zu richten, sondern unterbrach seine Kur und reiste zwecks weiterer Rücksprache und, um sich über die politische Lage zu unterrichten, nach Berlin. Dort erfuhr er, daß Österreich wegen der serbischen Angelegenheit eine sehr scharfe Note an Serbien zu richten beabsichtige, und daß man darauf eine von Rußland diktierte Antwort erwarte. Übrigens wünschte man nicht nur über die in dem Brief besonders erwähnte Frage sich in London zu unterrichten, sondern über die ganze Stimmung dort überhaupt, da man die Berichterstattung durch den deutschen Botschafter nicht für vollständig und zuverlässig genug betrachtete. Mehr wurde Ballin nicht mitgeteilt, und wenn man heute, nachdem so vieles über die Handhabung der politischen Geschäfte in

Berlin in der kritiſchen Zeit vor dem Kriege bekanntgeworden iſt, den Jagow'ſchen Brief lieſt, fragt man ſich einigermaßen erſtaunt, was mit dieſer Aktion bezweckt werden ſollte. Etwa eine Einſchüchterung Englands? Die konnte man doch wohl nicht gut für möglich halten. Aber was war dann die Abſicht? Man kann nur ſagen, daß ſie derartig dunkel erſcheint, daß es zu verſtehen iſt, daß Ballin ſpäter das bittere Gefühl hatte, man ſei ihm gegenüber nicht offen geweſen und habe mit ihm und ſeinen freundſchaftlichen Beziehungen zu den leitenden Männern in London Mißbrauch getrieben.

Ballin kam von Berlin nach Hamburg, erzählte mir von der politiſchen Lage, die er aber noch nicht als kritiſch anſah, und reiſte unter einem geſchäftlichen Vorwand nach London. In London traf er mit Grey, Haldane und Churchill zuſammen und erhielt zunächſt den friedlichſten Eindruck. Als aber am Donnerstag, dem 23. Juli, die öſterreichiſche Note bekannt und deren volle Bedeutung allmählich begriffen wurde, wurde auch in London die Stimmung kritiſcher, man fragte ſich, was Öſterreich eigentlich wolle, und begann für den Frieden zu fürchten. Aber Ballin kehrte am 27. Juli noch mit dem Eindruck von London zurück, daß ein einigermaßen geſchickter deutſcher Diplomat ſehr wohl zu einer Verſtändigung mit England und Frankreich kommen könne, die den Frieden ſichern und Rußland verhindern würde, loszuſchlagen. England und die leitenden engliſchen Politiker ſeien abſolut friedlich, und die franzöſiſche Regierung wünſche den Krieg ſo wenig, daß ihre Vertretung in London nach ſeinem Eindruck „ſehr klein“ geweſen ſei und alles tun würde, um den Krieg zu

verhüten. England ſei aber Frankreich gegenüber verpflichtet, bei einem unprovozierten Angriff ihm beizuſtehen, und es werde z. B. gewiß nicht zugeben, daß wir etwa nach dem alten Kriegsplan durch Belgien marſchierten. Wohl ſei man darum in London ſchließlich durch die öſterreichiſche Note ernſtlich beſorgt geworden, aber wie ſehr dem Kabinett an der Erhaltung des Friedens liege, gehe doch z. B. daraus hervor, daß Churchill ihn, Ballin, beim Abſchied nahezu mit Tränen in den Augen beſchworen habe: „My dear friend, don't let us go at war!“ Dieſe Mitteilung von Ballin wird beſtätigt durch das, was der Botſchafter, Fürſt Lichnowsky, und andere Mitglieder der Botſchaft über ihre Beobachtungen aus den kritiſchen Tagen berichtet haben.

Auch andere, politiſch geſchulte, wenn auch nicht mehr aktiv tätige Köpfe in Europa, glaubten in dieſer Zeit nicht, daß eine dringende Gefahr vorliege. Ich möchte hier einen Bericht über eine ſehr bemerkenswerte Unterhaltung mit dem Grafen Witte einſchalten, die am 24. Juli in Bad Salzſchlirf ſtattgefunden hat. Witte, den ja leider ein zu früher Tod dahingerafft hat, war gewiß der beſte Kenner der komplizierten ruſſiſchen Verhältniſſe und einer der fähigſten Staatsmänner überhaupt; damals vielleicht der einzige wirklich großen Formats in Europa. Auch darum ſind ſeine Anſichten im erſten Stadium des verhängnisvollen Konfliktes von Intereſſe. Ich gebe den Bericht über die Unterhaltung wieder, wie er uns damals zuging und von uns nach Berlin weitergegeben wurde. Die Richtigkeit der Wiedergabe der Witte'ſchen Äußerungen ſteht außer Frage. Der Bericht lautet:

Ich besuchte gestern (24. Juli) Graf Witte in Bad Salzschlirf und sprach ihn einigemale im Laufe des Tages, zuerst bereits um 10 Uhr vormittags. Nach der Begrüßung und der Besprechung einiger allgemeiner und privater Angelegenheiten sagte ich zu Witte: „Ich danke Ihnen vielmals für ihren letzten freundlichen Brief und Ihr Telegramm. Die von Ihnen angeregte Frage einer deutsch-russischen Monarchenbegegnung erscheint mir so außerordentlich wichtig, daß ich wohl annehmen darf, persönlich etwas Bestimmteres darüber zu hören."

Witte erwiderte: „Zunächst möchte ich wiederholen, was ich Ihnen gegenüber bereits mehrmals mündlich und schriftlich geäußert habe, daß mir gar nicht daran liegt, zum Unterhändler des bevorstehenden Handelsvertrages ernannt zu werden. Wer russischerseits auch unterhandeln mag — es wird ihm kein Lorbeer erblühen. Ich halte eine Begegnung zwischen dem Deutschen Kaiser und dem Zaren in den allernächsten Wochen für sehr bedeutungsvoll. Haben Sie die französischen Zeitungen gelesen? Der Ton, den Jules Hedeman jetzt anschlägt, ist ja direkt herausfordernd. Ich kenne Hedeman und weiß, daß er im Grunde nur das schreibt, womit Sasonow, Poincaré und Paléologue (der französische Botschafter in Petersburg) zufrieden sein können. Überhaupt wird der Ton der französischen und russischen Presse jetzt nach der Zusammenkunft in Peterhof arroganter werden. Es ist nicht daran zu zweifeln, daß auch die russische und französische Diplomatie in einer anderen Sprache mit den deutschen Diplomaten verkehren werden. Die Annäherung mit England macht doch bedeutende Fortschritte: ob Flottenkonvention oder nicht — England würde jetzt zu Rußland und Frankreich halten. Käme aber jetzt eine Begegnung zwischen dem Zaren und dem Deutschen Kaiser zustande, so würde das von allergrößter Bedeutung sein. Die Hetzer sowohl in Rußland als in Frankreich würden die Nase hängen lassen, während das öffentliche Bewußtsein eine tiefgehende Beruhigung erfahren würde."

Ich fragte Witte: „Glauben Sie, Sergei Juljewitſch, daß der Zar gern eine ſich darbietende Gelegenheit, mit dem Deutſchen Kaiſer zuſammenzukommen, ergreifen würde?“

Witte erwiderte: „Ich bin feſt davon überzeugt. Ich darf mit ruhigem Gewiſſen ſagen, daß der Zar ſich darüber freuen wird. Die Beziehungen zwiſchen dem Zaren und dem Kaiſer ſind nicht gewöhnlicher Natur. Sie ſind Duzfreunde, und der Zar iſt jedesmal beſter Laune, wenn er den Kaiſer geſprochen hat. Glauben Sie mir, findet dieſe Begegnung ſtatt, ſo iſt der Eindruck des franzöſiſchen Beſuches auf den Zaren wie weggewiſcht. Der ganze Pomp des franzöſiſchen Empfanges, der jetzt durch die Preßhetzereien noch mehr aufgebauſcht wird, wäre wie weggeblaſen. Dieſe Begegnung würde unzweideutig zum Ausdruck bringen, daß, obwohl der Zar großes Gewicht dem ruſſiſch-franzöſiſchen Bündnis beilegt, er doch durchaus in guten Beziehungen zu Deutſchland bleiben will. Die Begegnung müßte recht bald ſtattfinden — etwa in vier bis ſechs Wochen — denn nach zwei Monaten reiſt der Zar bereits nach Liwadia. In den nächſten Wochen finden die Manöver ſtatt, dann begibt ſich der Zar nach den finniſchen Schären, wo meiner Anſicht nach die Begegnung gut ſtattfinden könnte.“

Ich fragte Witte: „Glauben Sie nicht, daß, wenn die offizielle Initiative zu dieſer Begegnung von deutſcher Seite ausgeht, dieſe gewiſſermaßen als eine Schwäche gedeutet werden könnte, beſonders in Anbetracht der jetzt beſtehenden Spannung!“

Witte erwiderte: „Durchaus nicht, wenn man berückſichtigt, daß das Verhältnis zwiſchen dem Zaren und dem Kaiſer, wie ich Ihnen bereits ſagte, einen beſonders freundſchaftlich-intimen Charakter hat. Ich weiß nicht, was der Deutſche Kaiſer jetzt darüber denkt oder empfindet, aber ich bin überzeugt, daß er politiſch hervorragend und klug genug iſt, um den richtigen Weg zu wählen, der zu einer Begegnung führen würde. Er könnte z. B. direkt an den Zaren ſchreiben, daß, da leider die deutſch-ruſſiſchen Beziehungen infolge der beider-

seitigen unbegabten diplomatischen Vertretung eine Trübung erfahren haben, es ihn jetzt besonders freuen würde, ihn wiederzusehen usw. Oder die Anregung könnte vom Großherzog von Hessen über die Zarin (seine Schwester) gehen. Aber wie gesagt, der Kaiser wird selbst das Richtige treffen. Ich kann nur wiederholen, daß die Begegnung eine enorme Bedeutung haben würde. Die Presse und die Gesellschaft in Rußland würden ihre Stellungnahme ändern. Die Hetzereien in Frankreich würden dadurch mächtig gedämpft werden."

Ich sagte zu Witte: „Ich werde den Inhalt unserer Unterredung Herrn Ballin mitteilen. Da es möglich ist, daß er bereit sein könnte, diese Anregung zu unterstützen, so möchte ich noch eine Frage beantwortet wissen: Sind Sie damit einverstanden, daß, falls Herr Ballin die Sache an entsprechender Stelle zur Sprache bringt, er Sie als Urheber dieses Planes nennt?"

Witte erwiderte: „Gewiß! Er kann sagen, daß ich diese Begegnung für ungeheuer wertvoll für beide Länder in diesem Augenblick halte."

Ich bemerkte: „Da Sie Deutschland in fünf Tagen verlassen, fällt mir eine Frage ein, die vielleicht überflüssig ist: Würden Sie, falls der Kaiser Sie inoffiziell empfangen wollte, nach Berlin kommen?"

Witte antwortete: „Selbstverständlich. Zu jeder Zeit."

Auf einem gemeinsamen Spaziergange am Nachmittag kam Witte u. a. auf verschiedene politische Fragen zu sprechen. Ich will hier nur einige Äußerungen vermerken:

„Praktisch glaube ich an keinen Krieg, obwohl es abstrakt so viele Knoten gibt, die nur ein Krieg durchhauen könnte. Aber es lebt jetzt keine Persönlichkeit, die, wie Wilhelm I., mit dem Fuß aufstampfen und sagen würde: „Aber nun gehe ich nicht mehr nach!" Die Stelle in Ems, wo dies geschehen ist, hat jetzt ein Denkmal. In einigen Jahren wird Rußland wirklich stark sein, denn die Rüstungen, die einstweilen auf dem Papier stehen, werden eine reale Form annehmen.

Aber bei Rußland bleibt immer die Sorge innerer Verwicklungen zurück. Bei Frankreich hingegen sind innere Erschütterungen ausgeschlossen. Staaten mit einer stabilen Verfassung, die von allen anerkannt wird, sind vor inneren Erschütterungen geschützt, wenn die Regierungen auch noch so oft wechseln mögen."

Als die Rede auf Hartwig kam, bemerkte Witte: „Sein Tod ist der schwerste Verlust für die russische Diplomatie. Er war ohne Zweifel der bedeutendste russische Diplomat. Als Graf Lamsdorf, mit dem ich sehr befreundet war, Minister des Äußern war, pflegte er nichts zu unternehmen, ohne mich um meinen Rat zu fragen. Hartwig war damals Direktor seiner Kanzlei und pflegte oft zu mir zu kommen. Schon damals hatte ich Gelegenheit, seine große diplomatische Begabung zu bewundern."

Was hier als so dringend erwünscht bezeichnet wurde, ein Ausgleich der Spannung durch eine persönliche Intervention der Monarchen kam nicht zustande, und sie wäre auch schon deshalb nicht möglich gewesen, weil unsere, für diese Zeit verantwortlichen Politiker den Kaiser ruhig auf die Nordlandreise hatten gehen lassen.

Die letzten Tage des Juli verliefen für die Angehörigen der Hamburg-Amerika Linie in großer Spannung. Wir versuchten, die auf See befindlichen Schiffe von der gefährlichen Lage zu benachrichtigen und den Kapitänen Anweisung zu geben, im Kriegsfall neutrale Häfen aufzusuchen. Außerdem warnte die Marine, weitere Schiffe auslaufen zu lassen, namentlich wurde davor gewarnt, den Dampfer „Imperator", der am 31. Juli abgehen sollte, fahren zu lassen, weil Englands Haltung unsicher sei. In einer nächtlichen Sitzung im Hause von Ballin wurde beschlossen, die Abfahrt „wegen der unsicheren poli-

tiſchen Lage“ zunächſt zu verſchieben. Das Schiff war in allen Kajüten voll beſetzt, und Hunderte von Paſſagieren gerieten dadurch in die größte Verlegenheit. Sie mußten ſich zumeiſt in den folgenden Tagen nach neutralen und engliſchen Häfen begeben und ſich von dort einſchiffen.

Die Ereigniſſe überſtürzten ſich nun in raſcher Folge. Den meiſten der Schiffe gelang es bei Kriegsausbruch, neutrale Häfen aufzuſuchen, ſo daß zu Anfang des Krieges nur wenige in Verluſt gerieten. Am 5. Auguſt waren bereits die Kabel durchſchnitten, was zu großen Schwierigkeiten im Verkehr mit New York führte, die auswärtigen Niederlaſſungen überhaupt meiſtens auf ihre eigene Initiative anwies. An Stelle der gewohnten geſchäftlichen Tätigkeit trat die Ausführung von Verträgen, die für die Proviant- und Kohlenverſorgung der Marine im Frieden geſchloſſen waren, für die Stellung von Hilfsſchiffen und die Bildung einer Provianteinkaufsorganiſation für die Marine.

Inzwiſchen hatte auch das Reichsamt des Innern einen erſten Schritt getan, um für die Verſorgung des Landes mit Lebensmitteln, ſoweit das noch möglich war, Maßnahmen in die Wege zu leiten. Mit dieſer Frage hatte man ſich in Deutſchland bekanntlich viel zu wenig, ja faſt gar nicht beſchäftigt, weil man niemals an eine ernſte Kriegsgefahr gedacht oder geglaubt hatte. Sogar die militäriſchen Behörden hatten bei ihren Mobilmachungsplänen in dieſer Hinſicht wenig oder nichts getan.

Als im Jahre 1912 der General Graf Georg Walderſee Oberquartiermeiſter wurde, beſchäftigte er ſich als erſter ernſt-

haft mit dem Gedanken, was für die Verſorgung des Heeres und der Zivilbevölkerung zu geſchehen habe, wenn Deutſchland in einen Koalitionskrieg geriete, und etwa die Zufuhr von der See unterbunden ſei. Er ſchrieb damals an Ballin einen Brief, worin er die Lage, wie ſie ſich in einem ſolchen Fall wahrſcheinlich geſtalten werde, ſehr klar ſchilderte, namentlich auch darauf hinwies, daß im Kriegsfall der Bedarf an Lebensmitteln noch größer ſein werde als im Frieden — eine Tatſache, die man in Deutſchland gar nicht beachtet hatte — und daß vor allen Dingen ein großer Bedarf an Rohſtoffen einſetzen werde. Darum müſſe man doch bis zu einem gewiſſen Grade eine finanzielle und eine wirtſchaftliche Mobilmachung vorbereiten, ſonſt könne man böſen Überraſchungen ausgeſetzt ſein. Militäriſcherſeits habe man ſich mit dieſer Frage bereits theoretiſch beſchäftigt, mit den Zivilbehörden ſei aber nicht weiterzukommen. Der General wünſchte die Frage wieder in Fluß zu bringen, und fragte zu dem Zwecke nach den Anſichten und dem Rat von Ballin. Geſteigert wurde die Sorge, die man ſich in militäriſchen Kreiſen aus dieſem Anlaß machte, dadurch, daß ja in dieſer Zeit bereits beunruhigende Nachrichten aus Rußland über die Zunahme der ruſſiſchen Rüſtungen eintrafen.

Wir ſandten dem Grafen Walderſee eine kleine Denkſchrift, die ich entworfen hatte, und worin ich u. a. auf Anregungen zurückgriff, die der Lübecker Senator Poſſehl zu dem gleichen Gegenſtand vor einiger Zeit in einem Vortrag vor einem privaten Kreiſe gegeben hatte. Über die Notwendigkeit einer wirtſchaftlichen Vorbereitung eines Krieges — wenn man einen Krieg

für wahrſcheinlich hielt — konnte ja ein Zweifel nicht beſtehen, angeſichts der ſtarken Abhängigkeit vom Auslande, in der ſich Deutſchland für ſeine Verſorgung in wachſendem Maße befand.

Trotzdem aber und trotz des erwähnten, neu erwachten Intereſſes der militäriſchen Stellen hatte dieſe wirtſchaftliche Vorbereitung bis zum Kriege in keiner Weiſe irgendwie ernſthafte Fortſchritte gemacht. Die einzige praktiſche Maßnahme, die man von ſeiten der Zivilbehörden traf, war, ſoweit meine Kenntnis geht, ein Vertrag mit einer holländiſchen Firma über den Import von Getreide im Kriegsfalle. Die von dieſer Firma dann, als der Fall praktiſch wurde, im Sommer 1914 gecharterten Dampfer waren engliſche Dampfer, die nach Kriegsausbruch mit ihren Ladungen ſtatt nach Rotterdam nach England gingen.

Kurz, es war nichts Nennenswertes auf dieſem Gebiete geſchehen, und am Sonntag, den 2. Auguſt, kam als Abgeſandter des Reichsamtes des Innern der ſpätere Leiter der Zentral-Einkaufs-Geſellſchaft, Geheimrat Friſch, nach Hamburg, um Ballin mitzuteilen, daß man im Reichsamt in größter Sorge ſei, den Vorrat an Lebensmitteln in Deutſchland ſehr gering ſchätze, mit einem ſtarken Mangel in kürzeſter Friſt rechne und deshalb bitte, doch nach beſten Kräften noch dazu zu helfen, vom Auslande etwas hereinzubringen. Berechnungen einer Hamburger Firma, die zugezogen wurde, ergaben zwar eine etwas optimiſtiſchere Schätzung der Getreidevorräte im Lande, aber es wurden natürlich ſogleich Maßnahmen getroffen, um Importe aus neutralen Ländern heranzuziehen. Dieſe Bemühungen wurden aber ſtark gehemmt durch den völligen Mangel an Vorbereitung. Es koſtete ſchon unendliche Mühe, Geld

dafür in Berlin flüſſig zu machen, denn für ſolche Zwecke war im Fall der Mobilmachung nichts vorgeſehen, und darüber ſowie infolge der mühſamen Verſtändigung mit Amerika über die neutralen Länder verging viel koſtbare Zeit.

Auf Vorſchlag von Ballin wurde der Sache eine feſte Form durch die Begründung des „Reichseinkauf“ gegeben, für den die Hamburg-Amerika Linie die Einkäufe beſorgen ſollte, und dem ſie alles, was ſie an ſachverſtändigem Perſonal für ſolche Zwecke noch nach der Mobilmachung beſaß, oder was ſie von anderer Seite heranziehen konnte, zur Verfügung ſtellte. Nach allen neutralen Ländern wurden Einkäufer geſandt, aber die im Gange befindliche Mobilmachung, die zu einer völligen Unterbrechung des Eiſenbahnverkehrs für die Zivilbevölkerung führte, bot für die Ausreiſe dieſer Einkäufer wie auch für den perſönlichen Verkehr mit Berlin große Schwierigkeiten. Hinzu kam der Wirrwarr, den die Erſetzung der zivilen Behörden durch die Generalkommandos ſchuf. Man hatte eben in jeder Beziehung mit den alten Verhältniſſen gerechnet, wie ſie zur Zeit der früheren Kriege beſtanden hatten, und war in keiner Hinſicht auf einen Weltkrieg vorbereitet. Daher der völlige Mangel an einer zentralen Leitung in ſo wichtigen Fragen, wie es die Lebensmittelbeſchaffung aus dem Auslande oder auch die Verſorgung des Auslandes mit politiſchen Informationen aus Deutſchland war, alles mußte auf dieſen Gebieten improviſiert und gegen vielfache innere Widerſtände durchgeſetzt werden. Kraft und Mittel wurden dabei reichlich verſchwendet, Heer, Marine und Zivil arbeiteten eifrigſt nicht mit-, ſondern gegeneinander, und es dauerte lange Zeit, bis in das Chaos ein

wenig Ordnung kam. Auch zeigte es ſich, daß die deutſchen Guthaben im Auslande für derartige große Bedürfniſſe ganz unzureichend waren. Ein Verſuch, Schatzſcheine in New York unterzubringen, hatte nur unzulänglichen Erfolg, und infolge dieſes Mangels an Mitteln konnte dasjenige, was von den Vereinigten Staaten noch hereingekommen iſt, im Vergleich zu dem großen Bedarf nicht nennenswert ſein, trotzdem es unſeren Bemühungen gelang, ſowohl die erforderlichen Verbindungen mit Amerika anzuknüpfen, wie auch für ausreichenden neutralen Schiffsraum zu ſorgen. Aber mit der Beſchaffung der Geldmittel in Berlin verging, wie ſchon geſagt, viel koſtbare Zeit, und ſpäterhin wurden die engliſchen Blockademaßnahmen immer durchgreifender. So konnten im weiteren Verlaufe des Krieges nur aus den europäiſchen Ländern noch größere Importe herangezogen werden.

Ballin widmete ſich perſönlich den Geſchäften des Reichseinkaufs mit größter Hingebung, ſchon weil es ihm ein Bedürfnis war, an die Stelle der immer mehr ſich verringernden eigentlichen geſchäftlichen Tätigkeit etwas anderes zu ſetzen, und obgleich ſeine Geſellſchaft davon keinen anderen Nutzen hatte, als daß ein Teil ihres beſchäftigungslos gewordenen Perſonals von dieſer Stelle abſorbiert wurde und dadurch eine gewiſſe Entlaſtung in den Unkoſten eintrat. Das eigentliche Geſchäft und damit die Einkommensquelle der deutſchen Reederei war durch den Kriegsausbruch wie mit einem Schlage abgeſchnitten, und was ſich an Gewinn aus den Verträgen für die Verſorgung der Marine ergab, war nur ein ſehr beſcheidener Erſatz.

Die Weltwirtſchaft machte in jenen Tagen überhaupt den Eindruck, als ſei alles auf den Kopf geſtellt. Alle Börſen waren geſchloſſen, es wurden keine Kurſe notiert, in zahlreichen Ländern waren Moratorien eingeführt, hatten Sparkaſſen und Banken ihre Zahlungen eingeſtellt. Deutſchland war von allen direkten Verbindungen mit dem überſeeiſchen Auslande abgeſchnitten, und mehr und mehr legte die ſchärfer werdende engliſche Zenſur auch den Verkehr über die neutralen Häfen lahm. Die ausländiſchen Dampferlinien, ſoweit ſie ſich mit dem Paſſagierverkehr nach Amerika befaßten, machten zunächſt noch glänzende Geſchäfte infolge der enormen Nachfrage nach Plätzen ſeitens der in Europa befindlichen Amerikaner, die alle nach Hauſe ſtrebten. Zahlreiche Kajütspaſſagiere mußten ſich mit einem Platz im Zwiſchendeck begnügen. Im übrigen aber begann mit dem Welthandel auch das Reedereigeſchäft zu ſtocken. Die Frachten fielen, und in der erſten Zeit des Krieges wuchs die Zahl der aufgelegten Dampfer gewaltig. Der Weltverkehr war paralyſiert.

Nach verhältnismäßig kurzer Zeit bereits zeigte es ſich, daß die Leitung des Reichseinkaufs von Hamburg aus zu ſchwierig wurde, weil der Verkehr mit dem Reichsſchatzamt, das die Mittel zur Verfügung ſtellen ſollte, zu zeitraubend war, und es dringend erwünſcht erſchien, auf eine Zuſammenfaſſung des Einkaufs im Auslande für die zivilen ſowohl wie die militäriſchen Bedürfniſſe hinzuwirken. Die Zuſtände in dieſer Beziehung waren geradezu haarſträubend; wenn man mit Abſicht in dieſer Zeit das Fundament für die berüchtigte „Kriegswirtſchaft“ hätte legen und das „Schiebertum“ großziehen

wollen, hätte man es kaum beſſer machen können. Zahlreiche Einkäufer der verſchiedenen Stellen arbeiteten nicht nur unabhängig voneinander, ſondern direkt gegeneinander, und verteuerten ſich gegenſeitig die Preiſe zum Schaden der Allgemeinheit. Zweifellos ſind dieſe Zuſtände, die einerſeits hervorgerufen wurden durch Mangel an Vorausſicht, andererſeits durch die unbeſchränkte Verfügung, mit der die militäriſchen Stellen über unbegrenzte Mittel verfügten, die Wurzel alles deſſen geweſen, was wir ſpäter unter „Kriegswirtſchaft“ im üblen Sinne verſtanden, und für das Rechenſchaft zu fordern, der Kriegsausgang und der Umſturz unmöglich gemacht haben.

Um den Verkehr mit den maßgebenden Reichsſtellen zu erleichtern und, ſoweit wie möglich, eine Zuſammenfaſſung der Einkaufstätigkeit zu erreichen, wurde auf Ballins Rat eine Verlegung des Reichseinkaufs nach Berlin beſchloſſen und der Sache eine feſte Form durch die Umwandlung in eine G. m. b. H., die „Zentral-Einkaufs-Geſellſchaft“, gegeben. Die Geſchichte der „Z.E.G.“ iſt ja bekannt, allerdings ihr Bild auch „von der Parteien Gunſt und Haß verwirrt“. Denn auf ihr Haupt häufte ſich die ganze Mißſtimmung, die in der deutſchen Bevölkerung durch die während des Krieges als notwendig erachtete Zwangswirtſchaft erzeugt wurde. Zum größten Teil aber zu Unrecht. Denn was die Bevölkerung ſchmerzlich empfand, war im weſentlichen die Verteilung der Lebensmittel, mit der die „Z.E.G.“ ſo gut wie nichts zu tun hatte. Ihre Aufgabe war die Beſchaffung der Lebensmittel aus dem Auslande. Daß dabei Mißgriffe und Verſehen vorkamen, daß nicht überall die richtigen

Leute an der richtigen Stelle ſaßen, kann bei dem rieſenhaften Umfange ihrer Geſchäfte und angeſichts der Tatſache, daß ſie doch eine Kriegsimproviſation war, nicht wundernehmen. Dabei iſt das, was ſie an wirklich großen Leiſtungen vollbracht hat, z. B. die Getreideverſorgung aus Rumänien, mit dem gewaltigen Apparat für den Umſchlag an der Donau und die Verſchiffung auf dieſem Strom, nur einem kleinen Kreis bekanntgeworden. Darüber und mehr noch über die in ſchwierigen Verhandlungen im neutralen Ausland erreichten Lieferungsabkommen konnte aus begreiflichen Gründen während des Krieges nichts veröffentlicht werden, und die Leitung der „Z.E.G.“ mußte Vorwürfe und Kritik ſtillſchweigend über ſich ergehen laſſen.

Welches Rieſengebäude aus dem in der Stunde der Not von Ballin ins Leben gerufenen Reichseinkauf im Laufe der Zeit wurde, kann man aus der Geſamtziffer der Umſätze erſehen, die für die vier Jahre 1915—1918 ſechseinhalb Milliarden Mark betrugen, damals bei anfangs faſt noch normalem Geldwert ein viel größerer Betrag, als es uns heute erſcheint. Bis auf 800 Waggons pro Tag erhöhten ſich die Einfuhren zur Zeit der rumäniſchen Getreideverſorgung! Das größte Verdienſt aber hat ſich m. E. die Leitung der Geſellſchaft dadurch erworben, daß ſie dem oben kurz geſchilderten Wirrwarr in der Einkaufstätigkeit im Auslande ein Ende machte und geordnete Zuſtände ſchuf. Welch' ſchwierige und zeitraubende Verhandlungen zur Überwindung dieſer inneren Reibungswiderſtände erforderlich waren, davon kann man ſich heute kaum noch einen Begriff machen.

Über die geschäftlichen Vorgänge bei der Hamburg-Amerika Linie während des Krieges ist nicht viel zu berichten. Je mehr sich der Krieg in die Länge zog, je mehr Staaten in den Kampf gegen Deutschland eintraten, desto mehr wuchsen die Verluste an Schiffsmaterial und die Einbußen an sonstigem Besitz. Was an Niederlassungen, Landungsanlagen und dergleichen in den kriegführenden Ländern vorhanden war, wurde restlos konfisziert, und immer größer wurde damit die Sorge um den Wiederaufbau nach dem Kriege. Sie beschäftigte Ballin unablässig, und in erster Linie seinen Bemühungen war es zu danken, daß im Jahre 1917 Regierung und Reichstag ein Gesetz annahmen, das für den Wiederaufbau der Handelsflotte Mittel zur Verfügung stellte. Daneben ging sein Bemühen dahin, durch Ersparnisse in den Unkosten, durch Beschaffung von Arbeit für die Anlagen der Gesellschaft im Inland, durch Abstoßung einiger Schiffe und anderen Besitzes Mittel für die Erhaltung der Gesellschaft zu beschaffen. Soweit die Mittel reichten, wurden Fürsorgemaßnahmen für die Familien der in den Krieg gezogenen Angestellten und Arbeiter getroffen. Über alle diese Dinge hat die Gesellschaft der Öffentlichkeit berichtet, und ich kann mich auf diese kurzen Andeutungen beschränken. Nur ein Gesichtspunkt sei besonders hervorgehoben.

Es ist wohl eine anerkannte Tatsache, daß kein Gewerbe unter direkten Maßnahmen der deutschen Regierung so gelitten hat wie die Reederei. Bei den Verhandlungen über den Wiederaufbau der Schiffahrt ist das von der Regierung ja auch zugegeben worden. Ich habe hier nicht

etwa die Maßnahmen im Auge, die durch den Friedensvertrag von der deutſchen Regierung erpreßt wurden, wie die Auslieferung der Handelsflotte, ſondern Kriegsmaßnahmen. Sie haben mit jener Maßnahme der Feinde eins gemeinſam, nämlich daß nachträglich ihre Urheber wohl alleſamt zu der Einſicht gekommen ſind, daß hier ein großer Aufwand nutzlos vertan wurde. Die Annexion der deutſchen Handelsflotte hat, wie man in England offen zugibt, viel dazu getan, den Weltmarkt der Schiffahrt gründlichſt zu ruinieren und Verwirrung in das ganze Gewerbe zu bringen. Die Kriegsmaßnahmen der deutſchen Regierung, beſſer geſagt, der Marine, aber haben einem Phantom zuliebe enorme Werte geopfert, und dadurch die Entſchädigung der Reedereien notwendig gemacht, ohne durch dieſe auch nur einen beſcheidenen Teil der Verluſte wieder gutmachen zu können. Denn was aus dieſer Entſchädigung wiederhergeſtellt werden kann, iſt qualitativ nicht ein Zehntel, nicht ein Zwanzigſtel des früheren! Man wird das ſehen, wenn man nach Verbrauch der Entſchädigung die dann vorhandene Paſſagierdampferflotte mit dem vergleichen kann, was Deutſchland daran früher beſaß!

Jenes Phantom war der Kampf gegen den Schiffsraum, die falſche Vorausſetzung des Ubootkrieges, ein törichter Glaube, der ſogar ſo weit ging, anzunehmen, daß die Herausziehung des deutſchen Schiffsraums aus dem Weltverkehr die Verſorgung der feindlichen Mächte beeinträchtigen könnte. Aus dieſem Glauben heraus entſtand das Verbot des Verkaufs der in neutralen Häfen liegenden deutſchen Schiffe und die Zerſtörung der Maſchinen dieſer Schiffe, als ihre Beſchlag-

nahme drohte. Namentlich die Behandlung dieſer letzteren Maßnahme wie die Maßnahme ſelber zeugte von einer erſchütternden Verſtändnisloſigkeit gegenüber dem großen Problem, dem man auf dieſe Weiſe beikommen wollte, und das erklärt die Bitterkeit des Tones in einer Eingabe Ballins an den Staatsminiſter des Innern aus dem Jahre 1917, in der er dieſe Maßnahmen kritiſierte. Sie gibt das beſte Bild von den Beſchwerden der Reederei. Es heißt darin:

..... „Als Euere Exzellenz ſich entſchloſſen haben, uns den Verkauf von Schiffen in Amerika zu genehmigen, war es für dieſen Verkauf ſchon zu ſpät, weil die amerikaniſche Regierung die Schiffe ſchon beſchlagnahmt hatte. Wir hatten ſchon vorher gebeten, uns den Verkauf eines Teiles der in Amerika liegenden Tonnage zu geſtatten, als wir einſahen, daß der Krieg unvermeidlich geworden war und eine außerordentlich günſtige Anerbietung ſeitens amerikaniſcher Intereſſenten uns vorlag.

Dieſer Antrag iſt von Euerer Exzellenz als Vertreter des Herrn Reichskanzlers abgelehnt worden. Ich weiß ſehr wohl, daß nicht der Herr Reichskanzler oder Euere Exzellenz als ſein Vertreter dieſe Ablehnung beſchloſſen haben, ſondern daß ſie zurückzuführen war auf eine Entſcheidung des Admiralſtabes. Das Reichsamt des Innern iſt aber diejenige Behörde, welcher der Schutz und die Förderung der deutſchen Schiffahrt anvertraut iſt. Mit dem Admiralſtab direkt haben wir, wie ich Euerer Exzellenz nicht zu ſagen brauche, nichts zu tun, haben alſo auch nicht einmal das Recht, uns wegen ſolcher Fragen direkt an den Admiralſtab zu wenden.

Unſere Geſellſchaft, welche die größte Schiffahrtsunternehmung der Welt war und bei Ausbruch des Krieges über Schiffe von etwa 1 500 000 Tons verfügte, hat dieſe bis auf einen geringen Teil verloren, viel weniger durch Kaperungen und durch Verſenkungen im Dienſte der Kaiſerlichen Marine, als durch die Handlungen unſerer

eigenen Regierung. Die deutschen Schiffe in Italien, in Portugal, in Griechenland, in den Vereinigten Staaten, in Brasilien usw. hätten uns in natura oder durch Auszahlung ihres Wertes erhalten bleiben können, wenn unsere Regierung mit der gleichen Erkenntnis gehandelt hätte, wie die österreichische Regierung es in den Vereinigten Staaten sowohl als auch in China getan hat.

Die österreichischen Schiffe sind mit ihren demolierten Maschinen so rechtzeitig auf Anlaß der Regierung verkauft worden, daß heute die in Betracht kommenden Reedereien nicht nur nicht nötig haben, als Bittsteller um den Erlaß eines entsprechenden Entschädigungsgesetzes ihrer Regierung lästig zu fallen, sondern im Gegenteil ein so großes österreichisches Nationalvermögen nach Hause gebracht haben, daß ihre Kapitalkraft eine nie geahnte Höhe erreicht hat, und sie so in der Lage sind, ihre Flotte aus eigenen Mitteln nicht nur wieder aufzubauen, sondern so erheblich zu vergrößern, daß zu all den überreich gewordenen feindlichen und neutralen Reedereien in Zukunft als unüberwindlich scheinende Wettbewerberin auch die österreichische Handelsmarine in den Kampf gegen uns eintreten wird.

Dieser im Interesse der deutschen Volkswirtschaft nicht genug zu beklagende Zustand dauert unvermindert an. Nach zuverlässigen Privatnachrichten sind die Maschinen der deutschen Schiffe in argentinischen Häfen zerstört worden, ohne daß uns von Euerer Exzellenz bisher eine Nachricht darüber zugegangen ist, und noch weniger uns der Rat erteilt ist, möglichst für eine Verwertung der Schiffe im Interesse der deutschen Volkswirtschaft und der völlig dezimierten deutschen Handelsschiffahrt Maßnahmen zu treffen.

Ebenso sind nach einer Mitteilung, welche Seine Exzellenz der Herr Ministerialdirektor von Jonquières nach Hamburg und Bremen an die zuständigen Behörden gerichtet hat, auch die Schiffe in Uruguay jetzt arg gefährdet. Die Regierung von Uruguay soll aber nach dieser Depesche lieber einen Kauf als eine Beschlagnahme der Schiffe durchzuführen geneigt sein. Nach dem bisherigen Verlauf der Dinge können wir nur

annehmen, daß auch hier wieder der Admiralſtab die Erlaubnis verſagen oder doch ſo ſpät erteilen wird, daß dieſer Verkauf nicht mehr möglich iſt.

Euere Exzellenz werden ſich ſicherlich darüber klar ſein, daß die alle anderen großen Geſichtspunkte außer acht laſſenden Verfügungen des Admiralſtabes Deutſchland eine Kriegserklärung nach der anderen gewaltſam eingetragen haben, denn angeſichts der Schiffsraumnot, welche unſere engliſchen und anderen Feinde offenbar in kluger Berechnung für die noch neutral gebliebenen Staaten herbeiführen, zwingen ſie dieſe Staaten — eben dieſer Schiffsraumnot wegen — zum Kriege gegen uns, weil bei uns eine Behörde ausſchlaggebend iſt, die ſich der Einſicht der wirtſchaftlichen und politiſchen Folgen beklagenswerterweiſe verſchließt.

Als wir vor Jahr und Tag, zu einer Zeit, als von einem uneingeſchränkten Ubootkrieg noch nicht die Rede war, Gelegenheit hatten, mit dem ſogenannten belgiſchen „Relief Committee“ einen Vertrag zu machen, der es uns ermöglicht hätte, nach und nach unſere Schiffe aus den amerikaniſchen Häfen heraus- und unter der Flagge des belgiſchen Hilfskomitees nach Rotterdam zu bringen, war es auch der Admiralſtab, der die Ausführung dieſes Vertrages unmöglich machte, weil er unverſtändlicherweiſe die Genehmigung nur für drei Schiffe erteilen wollte, trotzdem England die ganze Liſte unſerer in Amerika liegenden, etwa 250000 Tons repräſentierenden Schiffe genehmigt und mit ſeinen Bundesgenoſſen ſchriftlich die Erklärung abgegeben hatte, daß dieſe Schiffe unangetaſtet bleiben ſollten, ſolange ſie für die Zwecke der Verſorgung Belgiens benutzt würden. Nichts hätte uns, wie ich damals mir erlaubte, dem Herrn Vertreter des Admiralſtabes, Herrn Kapitän zur See Grashoff, zu ſagen, gehindert, die Schiffe nach vollendeter Arbeit in Rotterdam liegen zu laſſen, von wo ſie, wie die Tatſachen es inzwiſchen erwieſen haben, ungefährdet nach Hamburg hätten gebracht werden können.

Ich geſtatte mir in aller Ehrerbietung an Euere Exzellenz die Frage zu richten, ob gegen eine derartige, durchaus vermeidbare Zertrümme-

rung eines Teils der deutſchen Volkswirtſchaft kein Rekurs möglich iſt.....

..... Verwahren muß ich mich mit allem Nachdruck gegen die Unterſtellung, die ſicherlich nicht ausbleiben wird, daß ich mir erlaube, Maßnahmen zu kritiſieren, welche der Admiralſtab im Intereſſe der deutſchen Kriegführung für notwendig gehalten hat. Mit jeder ſolchen Maßnahme ſind die deutſchen Schiffsreeder — und ſollte ſie noch ſo einſchneidend und abträglich für ſie wirken — durchaus einverſtanden. Wogegen ich im Intereſſe der deutſchen Handelsſchiffahrt — wenn auch ohne beſonderes Mandat — Einſpruch zu erheben mir erlaube, das ſind diejenigen Handlungen, die ohne eine Beeinträchtigung des Erfolges unſerer Seekriegführung hätten vollzogen werden können, wenn das Verſtändnis für die Notwendigkeit der deutſchen Handelsſchiffahrt obgewaltet hätte, welches dieſer Zweig der deutſchen Volkswirtſchaft zu beanſpruchen berechtigt iſt.

Dazu hätte in erſter Linie gehört, daß man uns ins Vertrauen gezogen hätte, ſobald man den Entſchluß gefaßt hatte, die Maſchinen der deutſchen Handelsſchiffe zu zerſtören und uns geholfen hätte, dieſe ſo unbrauchbar gemachten Fahrzeuge im Intereſſe des deutſchen Nationalvermögens noch zu verwerten. Man hat nichts dergleichen getan, und doch hätte man durch ſolche beinahe ſelbſtverſtändliche Handlung ſo manche Kriegserklärung gegen Deutſchland vermeiden können.“.....

Für einen Mann wie Ballin, der ſein ganzes Leben lang gewohnt geweſen war, eine gewaltige Arbeitslaſt mit größtem Erfolg zu bewältigen, war die erzwungene Untätigkeit eine Qual. Je länger ſie dauerte, deſto mehr, zumal die Arbeit, die mit der Vorbereitung des Wiederaufbaus verbunden war, die Tätigkeit in der Kriegsorganiſation der Reederei und dgl., nur ein ſchlechter Erſatz für die durch mehr als 30 Jahre gewohnte produktive Arbeit war. Zweifellos hätte die Regierung die organiſatoriſchen Talente Ballins beſſer ausnutzen

können, aber es fehlte ja von Anfang an in Deutschland eigentlich an einer Zentralleitung. Die politische Leitung war zwar nicht abgesetzt, trat aber von Anfang an gegen die militärische vollkommen in den Hintergrund, diese aber arbeitete nach den ihr durch den Mobilmachungsplan gegebenen Richtlinien. Die Instanzen, die sich mit der wirtschaftlichen Kriegführung beschäftigten, nahmen Ballin's Rat wenig oder gar nicht in Anspruch, und ihn ungefragt zur Verfügung zu stellen, konnte ihm um so weniger in den Sinn kommen, da er zunächst immer hoffte, daß der Krieg nicht von langer Dauer sein werde, weil er den Glauben hegte, daß die Welt doch zu vernünftig sei, um diese Verwüstung lange fortzusetzen. Daß das nicht eintrat, und die Unvernunft immer mehr die Oberhand gewann, war für ihn eine bittere Enttäuschung, um so mehr, da er stets die Ansicht vertrat, daß in diesem Kriege die Zeit gegen Deutschland gehe. Diese Zeit abzukürzen, den Frieden herbeizuführen, war der ganze Inhalt seiner politischen Tätigkeit während des Krieges.

Tatsächlich ist auch durch Ballins Hände der erfolgversprechendste Friedensvermittlungsversuch gegangen, der mir bekannt ist. Ihn in allen Einzelheiten zu schildern, muß einer Zeit vorbehalten bleiben, die keine Rücksicht auf Regierungen und Personen mehr zu nehmen hat. Er kam an Ballin durch seine alten internationalen Beziehungen und wurde von ihm an Kaiser und Reichskanzler weitergeleitet, und er hatte nach zweijährigen unermüdlichen Bemühungen Anfang 1917 dahin geführt, daß eine direkte Fühlunjnahme zwischen den feindlichen Parteien bevorstand. Da kam die

Erklärung des uneingeschränkten Ubootkrieges, woraufhin die vorgesehene Fühlungnahme unterblieb und der mühsam gesponnene Faden endgültig zerriß. Denn nun waren die Alliierten der amerikanischen Hilfe und ihres Sieges sicher. An keiner Friedensaktion, von der ich gehört habe, ist mit einer so selbstlosen und unermüdlichen Hingebung und Zähigkeit gearbeitet worden wie an dieser. Allerdings hätte sie uns nicht, so wenig wie irgendeine andere, den Frieden bringen können, auf den die öffentliche Meinung in Deutschland durch Jahre hindurch eingestellt worden war, infolge der durch die militärische Zensur und die militärische Berichterstattung genährten Überschätzung der eigenen Kraft.

Von dieser Überschätzung ist Ballin immer frei gewesen. Er erkannte rückhaltlos die gewaltige deutsche Leistung im Kriege an, fürchtete aber, daß der immer zunehmenden Zahl der Feinde die deutsche Kraft auf die Dauer nicht gewachsen sein würde, und vertrat deshab immer die Anschauung, daß man, um zum Frieden zu kommen, sich in seinen Ansprüchen bescheiden müsse. Damit steht auch nicht im Widerspruch ein s. Z. viel besprochener Artikel, den Ballin zum Neujahr 1915 in der „Frankfurter Ztg." unter der Überschrift „Das nasse Dreieck" veröffentlicht hat. Er führte darin aus, daß Deutschland mit seiner Seemacht aus dem „nassen Dreieck", der Nordsee, heraus an den Ozean müsse, damit es nicht wieder blockiert werden könne. Man hat diese Äußerung auf Belgien bezogen und Ballin als Kronzeugen auch für den Plan einer Annexion Belgiens in Anspruch nehmen wollen. Mit Unrecht. Seine Gedanken bei Abfassung jenes Artikels gingen

darüber hinaus und richteten sich auf eine Flottenstation am Atlantischen Ozean, etwa in der Gegend Nordafrikas, und so wie er sich das Kriegsende dachte — ohne Annexion und ohne Entschädigung, aber mit Gewinn auf weltwirtschaftlichem Gebiete und einer dauernden Verständigung mit England auf politischem und Marinegebiet, herbeigeführt durch die Unmöglichkeit, Deutschland militärisch niederzuringen — so konnte auch jener Gedanke erfüllbar scheinen. Man erinnere sich nur an den im Kapitel „Politik" wiedergegebenen Artikel der „Westminster Gazette". Davon war Ballin fest überzeugt, daß, wenn auch nur ein sogenannter Kompromißfriede erreicht würde, d. h. Deutschland mit gar keinem Gewinn an Land und ohne Entschädigung aus dem Kriege hervorginge, der Eindruck der deutschen Leistung in der Welt so überwältigend sein werde, daß auf indirektem Wege wir mehr Vorteile aus dem Kriege ziehen würden als die größte Kriegsentschädigung und der größte Landgewinn uns bringen könne. Ganz abgesehen davon, daß zur Verdauung eines Landgewinnes, wie andere Leute sich ihn vorstellten, Deutschland nach der Erfahrung früherer Zeiten nicht imstande sein werde. Diese Anschauung wurde natürlich als „Flaumacherei" angesehen und ihr Vertreter entsprechend beurteilt.

Gegen diesen Vorwurf der „Flaumacherei" und Englandfreundlichkeit hat er sich einmal in einem Briefe an einen befreundeten Marineoffizier in charakteristischer Weise verteidigt. „Wenn ich nun noch", schreibt er im April 1915, „ein Wort von mir persönlich sagen darf, so möchte ich im Hinblick auf das erhebliche Stück des Lebensweges, welches ich in freund-

lichſter Fühlung mit Ihnen durchmeſſen durfte, Ihnen doch mitteilen, daß ich mich entſchloſſen habe, nach dem Friedensſchluß mich aus meinem Amte zurückzuziehen. Ich ſchrieb Ihnen ja ſchon nach Beginn des Krieges, daß mein Lebenswerk zerbrochen iſt. Ich bin heute überzeugt, daß es bald zu neuem Leben und zur Blüte wieder erwachen wird, aber man müßte mir ſchon meine Jugend wiedergeben können, wenn ich mir die Aufgabe zutrauen ſollte, in der internationalen Schifffahrtswelt die Stellung wieder zu erringen, die ich bis zum Ausbruch des Krieges beſeſſen habe. Ich kann es mir überhaupt nicht denken, daß ich wieder nach London reiſen ſollte und den Präſidentenſitz einnehmen in der Beratung der großen Fragen der Weltſchiffahrt. Aber in meinen alten Tagen die zweite Violine zu ſpielen, das kann mir niemand zumuten. Ich kann mir überhaupt die Wiederherſtellung meiner freundſchaftlichen Beziehungen zu den Engländern, Franzoſen und Italienern und insbeſondere auch zu den Amerikanern nicht denken. Ich gelte ja ſeltſamerweiſe in hohen Kreiſen und ſogar bei S. M. ſelbſt für anglophil, und doch bin ich der einzige Deutſche, der mit Recht behaupten kann, daß er ſeit 30 Jahren mit England in einem Krieg lebt um die Vorherrſchaft auf dem Gebiete der Handelsſchiffahrt. In dieſer langen Zeit habe ich den Engländern, wenn ich mich dieſes kühnen Vergleichs bedienen darf, einen Schützengraben nach dem anderen abgenommen und habe ſie immer wieder attackiert, ſobald ich die Mittel dazu aufbringen konnte."

Über das erſtrebenswerte Kriegsende haben übrigens auch andere ernſthafte Leute in Wirtſchaft und Politik, politiſch ge-

ſchulte Köpfe während des Krieges ähnlich geurteilt, wie Ballin, aber niemand konnte ja unter der Kriegszenſur ſolche Anſichten öffentlich vertreten. Die Ballin'ſche Auffaſſung von dem Gewinn aus einem Kompromißfrieden iſt vollauf beſtätigt worden durch den unleugbar großen Eindruck, den die Welt auch nach der Niederlage Deutſchlands von ſeiner Leiſtung gehabt hat, und der die Welt in bezug auf unſere Erholungsfähigkeit viel optimiſtiſcher geſtimmt hat, als wir ſelber unter dem Eindruck der Kataſtrophe waren.

Über die politiſche Tätigkeit Ballins im Kriege ſei an der Hand ſeiner Aufzeichnungen hier noch das Folgende berichtet.

Der Krieg traf ihn, wie aus dem Vorſtehenden bereits hervorgeht, völlig überraſchend, er glaubte vor allem nicht, daß es ein langdauernder Krieg ſein werde, „der Weltverkehr werde ſich das nicht gefallen laſſen," war ſeine Anſicht in den erſten Kriegstagen. Im übrigen ſuchte er ſich Arbeit zu ſchaffen, Arbeit im Intereſſe des Landes. „Arbeit iſt heute das, was wir brauchen," ſchrieb er an einen Freund, „was uns erhebt und uns erhält und uns, die wir nicht mehr direkt an den Feind gehen können, das Bewußtſein gibt, noch etwas zu nützen." Aber damit verbunden taucht ſchon die Frage auf: „Eine andere Frage iſt, wer von den Männern, die heute im Hauptquartier ſitzen, die Kraft und die Klugheit hat, einmal erfolgreich den Frieden zu verhandeln." Um den Frieden, und wie man ihn herbeiführen könne, was er Deutſchland bringen könne, und wie man eine für Deutſchland möglichſt günſtige Weltkonſtellation vorbereiten könne, darum drehen ſich alle

ſeine Gedanken. Am 1. Oktober 1914 ſchreibt er an den Großadmiral von Tirpitz:

..... „Mit dem, was Sie in Ihrem freundlichen Schreiben ſagen, ſtimme ich vollkommen überein. Sie können gar nicht ſchärfer und ſorgenvoller dieſe Dinge anſehen, als ich es tue. (Dieſe Bemerkungen beziehen ſich auf die politiſchen Vorgänge in Berlin unmittelbar vor Kriegsausbruch. D. V.) Hoffentlich iſt die Zeit nicht fern, welche mir die ſehr erwünſchte Gelegenheit gibt, mich darüber einmal mit Ihnen, meine liebe, hochverehrte Exzellenz, auszuſprechen.

Die erfolgreiche Geſtaltung des Friedens wird nicht viel weniger ſchwer ſein wie die glückliche Durchführung des Krieges. Dieſen Weltkrieg kann man meiner Meinung nach in ſechs Monaten mit den gleichen Reſultaten beenden, wie man ſie nach 12 Monaten zu erlangen vermag. Ich meine, daß, wenn wir nicht in einigen Monaten die Grundlage für unſere Entſchädigungsforderungen geſchaffen haben, die Ausſichten im weiteren Verlauf der Dinge ſich für uns auch nicht viel ſicherer geſtalten würden.

Was wir anſtreben müßten, iſt eine Neugruppierung in der Form eines Bündniſſes Deutſchland-England-Frankreich. Dieſes Bündnis wird zu haben ſein, ſobald wir Frankreich und Belgien zu Boden gerungen haben, und ſobald Sie ſich entſchloſſen haben, mit England eine Verſtändigung über den Flottenbau herbeizuführen.

Ich weiß, daß dieſer Gedanke Ihnen wenig ſympathiſch iſt, aber ohne eine Übereinkunft mit Bezug auf die Flotte werden Sie die Engländer niemals zu einem vernünftigen Friedensſchluß bringen können.

Einen vernünftigen Friedensſchluß nenne ich ein ſolches Abkommen, mit welchem Deutſchland und England ehrenvoll nach Hauſe gehen können, und welches weder bei der einen noch bei der anderen Nation einen Haß zurückläßt, der den Boden ſchon bereitet für den nächſten Krieg.

Die franzöſiſche Revanche-Idee konnte man 44 Jahre lang wohl ertragen, denn man hatte nur mit einem Haufen nationaliſtiſcher Schreier

zu tun. Eine engliſche Revanche-Idee würde dagegen der Zukunft unſerer Volkswirtſchaft und unſeres Anteils am Weltverkehr ganz außerordentlich abträglich ſein.

Ich habe ſchon lange den Eindruck gehabt, daß die Zeit der Über-Dreadnoughts zur Neige geht, und ich habe mal Herrn Admiral von Müller gefragt, ob es denn nicht denkbar wäre, daß man ein Flottenabkommen in der Form diskutiere, daß lediglich die Summe Geldes feſtgeſetzt wird, welche jede der beiden Regierungen für die Zwecke ihres Kriegsſchiffbaus jährlich ausgeben wolle, und daß es jeder der vertragſchließenden Parteien überlaſſen bliebe, über welchen Typ von Kriegsfahrzeugen ſie die vereinbarte Summe verteilen will.

England kämpft in ebenſo hohem Maße, wenn nicht in noch höherem, um ſeine Exiſtenz wie wir. Die Exiſtenz Englands als Weltmacht iſt aber abhängig von einer mindeſtens numeriſchen Überlegenheit ſeiner Flotte.

Ich bin überzeugt, daß — immer vorausgeſetzt, daß es uns gelingt, Frankreich und Belgien zu Boden zu ringen — Englands Forderungen mit Bezug auf die Überlegenheit im Flottenbau ſehr mäßige ſein werden, und ich kann von meiner Anſicht nicht loslaſſen, daß ein faires Abkommen mit Bezug auf den Kriegsſchiffsausbau für Deutſchland ebenſo wichtig iſt wie für England.

Der gegenwärtige Zuſtand ſtellt eine Schraube ohne Ende dar und erzeugt einen Zündſtoff in England, der uns nie zu einer ſicheren Verſtändigung kommen läßt. . . . . .

. . . . . Und der weitere Verlauf des Krieges? Ich hoffe, liebe, verehrte Exzellenz, daß Sie die Flotte nicht einſetzen werden. Das kürzlich wiederaufgetauchte, mir allerdings nie entſchwundene Wort: „The fleet in being“ ſerviert Ihnen alle bezüglichen Erwägungen in einer Nußſchale.

Die Flotte iſt in meinen Augen nie etwas anderes geweſen, und darf nichts anderes ſein, wie die unerläßliche Reſerve einer geſunden Weltwirtſchaft. Und ebenſowenig wie ein gewiſſenhafter Direktor die

Reſerven ſeiner Geſellſchaft angreifen wird, ſolange nicht die bitterſte Notwendigkeit ihn dazu zwingt, ebenſowenig ſollte man die Flotte in den Krieg hineinziehen, ſolange nicht der härteſte Zwang dafür vorliegt.

Was können Sie in einer offenen Seeſchlacht erreichen? Daß unſere Schiffe hochwertiger ſind, daß unſere Offiziere und Mannſchaften unendlich viel beſſer ſind, glauben nicht nur wir Deutſchen, ſondern auch ſehr ſachkundige Engländer. Noch König Eduard hat bei jeder Gelegenheit betont, daß die engliſchen Kriegsſchiffsbeſatzungen nicht heranreichen können an Deutſchlands Männer. Aber was wollen Sie? Wollen Sie gegen eine große Überzahl kämpfen laſſen? Das wäre doch höchſt bedenklich und, ſelbſt wenn es glückte, werden ja die Sieger auch als Havariſten nach Hauſe gehen.

Ich weiß ja nicht, wie Sie und wie Exzellenz von Müller und Exzellenz Pohl über dieſe Sache denken, aber da Sie mich ſelbſt ermuntert haben, meine Anſichten auszuſprechen, ſo werden Sie es auch nicht übeldeuten, wenn ich mich etwas vorlaut auf dieſes mir fernliegende Gebiet wage. Ich tue es auch aus einem anderen Grunde.

Wir haben uns mit der Vorbereitung des Friedens zu beſchäftigen. Glauben Sie, verehrte Exzellenz, daß es eine glückliche Vorbereitung des Friedens wäre, wenn es der deutſchen Flotte gelingt, der engliſchen Flotte eine ſiegreiche Seeſchlacht zu liefern? Das wäre ein irriger Glaube. Meines Erachtens iſt das Gegenteil der Fall ..... Wenn die Engländer auf maritimem Gebiete eine große Schlappe erlitten haben, dann müſſen ſie kämpfen bis auf den letzten Mann und auf den letzten Groſchen. Das liegt in der Natur der Sache. Das muß ſelbſt der begreifen, der nur für eine Kontinentalpolitik Verſtändnis hat.

Hat England ſein Seeprеſtige auch nur teilweiſe eingebüßt, ſo hat es auch die großen Kontinente verloren, die heute in der Form von Kolonien ſich der kleinen Inſel unterordnen. Die engliſche Exiſtenzberechtigung in ihrer gegenwärtigen Form hört auf zu ſein, wenn die Suprematie auf dem Meere für England verloren iſt. ....

..... Und eins vergeſſen Sie, bitte, nicht. Wir müſſen unſere Entſchädigung ſuchen in der Annektion wertvoller überſeeiſcher Gebiete. Wir können uns des ruhigen Genuſſes der Früchte dieſes überſeeiſchen Gebietszuwachſes aber nur erfreuen im Frieden mit England..... Heute ſind in faſt allen engliſchen Kolonien Deutſche die hervorragendſten Führer des Wirtſchaftslebens, und die offene Tür hat uns einen großen Teil des Nationalreichtums geſichert, der bei Kriegsausbruch die glänzende Organiſation unſerer finanziellen Mobilmachung ermöglichte.

Deshalb halte ich es auch für ſo ſehr verfehlt, daß die öffentliche Meinung durch die deutſche Preſſe gegen England ſo wahnſinnig überheizt wird. Ich war in dieſer Woche in Berlin und bin erſchrocken über die uferloſen Gedanken, denen nicht nur die Berliner, ſondern auch hervorragende Männer aus Rheinland und Weſtfalen ſich hingeben....“

Neben dieſen Gedanken, wie ein Frieden herbeigeführt werden könne, beſchäftigte Ballin namentlich die Sorge darüber, daß der Kaiſer ſich zu ſehr von der Nation entferne durch ſeine lange Abweſenheit von Berlin, und daß er daher die Fühlung mit dem Volke verliere und über ſeine Stimmung nicht mehr richtig orientiert ſei. Er deutete das in einem Briefe an einen ihm ſeit langem befreundeten Herrn in der Umgebung des Kaiſers an:

„..... Hoffentlich können Sie Seine Majeſtät den Kaiſer bald bewegen, ſein Hauptquartier für den Winter nach Deutſchland zu verlegen. Es erſcheint mir nur logiſch, daß, wenn man einen Krieg in Rußland und Frankreich führt, das Hauptquartier auf deutſchem Boden bleibt. Ich halte das vom Standpunkt der Sicherheit für ſo ſehr erwünſcht und ſorge mich ſehr um unſeren Kaiſerlichen Herrn..... Ob es richtig iſt, die Preſſe ſo ſcharf zu knebeln, darüber kann man anderer Meinung ſein. Mich beſuchte gerade heute Herr....., ein früherer Offizier und ein außerordentlich verläßlicher und tüchtiger Mann. Er klagte ſehr über die ſcharfe Zenſur und meinte, es ſei ein

Fehler, der sich später rächen könne. Es wäre sicherlich sehr gut, wenn ein solcher Mann, der auch im Auswärtigen Amt persona grata ist, einmal im Hauptquartier über diese Sache sich Gehör verschaffen könnte."

Von den politischen Problemen, die sich für Deutschland ergaben, beschäftigte Ballin in der ersten Zeit des Krieges namentlich die Frage, wie man Italien und Rumänien an einem Übertritt in die Reihe unserer Gegner verhindern könne. Er tat deshalb alles, was in seinen Kräften stand, um die Entsendung des Fürsten Bülow nach Rom zu beschleunigen und bemühte sich einerseits, den Fürsten zur Übernahme dieser dornenvollen Aufgabe zu bewegen, andererseits den Reichskanzler zur Berufung des Fürsten zu bringen. Neben der politischen Bedeutung der Aufgabe betonte er dabei besonders ihre Bedeutung für die deutsche Volksernährung.

..... „Die Frage der Versorgung des deutschen Volkes", schreibt er ins Hauptquartier, „hängt natürlich auch eng zusammen mit der Lösung der italienischen und rumänischen Schwierigkeit. Ich kann mich der Befürchtung nicht erwehren, daß es hier „Zeit verloren, alles verloren" heißt. Kein Druck ist, glaube ich, zu stark, um Österreich klarzumachen, daß eine Einigung mit Italien eine conditio sine qua non für die sieghafte Beendigung dieses Krieges ist. Wenn davon gesprochen wird, daß Italien mit neuen Forderungen kommen wird, wenn man die ersten Ansprüche erfüllt, so könnte die deutsche Regierung sich ja für ihre guten Dienste als Vermittler die schriftliche Zusage geben lassen, daß eine Erhöhung der Forderung nicht eintreten wird." .....

..... „Daß auch die Italiener, wenn sie zum März in Waffen starren, nicht mehr friedlich abrücken können, wenn Österreich sich nicht gütlich mit ihnen verständigt, liegt militärisch und politisch zu klar, um

daran noch einen Zweifel knüpfen zu können. Die größte Gefahr für uns liegt also in dem Verhalten dieser Neutralen, und ich hoffe, daß der Ministerwechsel in Österreich einer verständigen Auffassung dieser bedauerlichen aber natürlichen Notwendigkeit die Wege ebnet. Wir sollten dafür sorgen, daß wir nicht gezwungen werden, uns noch mehr zu zersplittern, die Last, welche die Unzulänglichkeit der Bundesgenossen uns heute schon auferlegt, ist fast übermenschlich und trägt die Gefahr der Erschöpfung in sich."

Die deutsche Aktion in Italien litt unter der Zwiespältigkeit der österreichischen Politik und kam daher nicht vom Fleck. Je nach der Lage auf den Kriegsschauplätzen war in Österreich die Stimmung für einen Ausgleich mit Italien mehr oder weniger günstig, richtiger gesagt, mehr oder weniger ungünstig. Denn man empfand den Ausgleich natürlich als ein bitteres Opfer und war darum auch dem deutschen Vermittler keineswegs günstig gesonnen. Den Fürsten Bülow beschuldigte man, daß er „das Trentino Italien geschenkt habe". Beunruhigende Nachrichten, die Ballin aus Wien zugingen, veranlaßten ihn, dem Reichskanzler über diese Stimmung zu berichten und seine guten Dienste zur Verfügung zu stellen, falls er glaube, daß Ballins alte Beziehungen in Wien von Nutzen sein könnten. Dabei leitete ihn auch die Ansicht, daß die deutsche diplomatische Vertretung in Wien für die österreichische Mentalität nicht die geeignete sei.

Ballin reiste alsdann Anfang März 1915 in offiziöser Mission nach Wien und orientierte sich zunächst über die dort herrschende Stimmung bei seinem alten Freunde, dem Vizepräsidenten des K. K. Obersten Rechnungshofes, Exzellenz Schulz, der für eine der bestinformierten Persönlichkeiten in

Wien galt, ſchon deshalb, weil er ein Partner der täglichen Tarockpartie des alten Kaiſers war. Die Stimmung wurde Ballin von Schulz als ſtark verbittert dadurch geſchildert, daß Deutſchland zu früh als „Advokat für Italien“ aufgetreten ſei, zu einer Zeit, als Öſterreich noch glaubte, Serbien erledigen zu können. Darin habe es ja verſagt, aber ebenſo habe Deutſchland in ſeiner Kriegführung verſagt, da es mit England gar nicht gerechnet habe und Frankreich nicht ſo ſchnell habe niederwerfen können, wie es geglaubt habe. Jetzt werde Öſterreich freiwillig unter dem Druck der Notwendigkeit Italien Konzeſſionen machen müſſen, gegen die ſich jedes öſterreichiſche Herz ſträube, und für ein aktives Eingreifen Rumäniens werde auch Tisza ein Opfer in der Bukowina für diskutabel halten, aber niemals in Siebenbürgen. Bezüglich des letzteren Punktes, Rumänien, erklärte Ballin ſeinem Freunde, daß er die Aufgabe betreffend Italien bereits für ſo ſchwer halte, daß er damit ſeine Miſſion nicht noch belaſten möge, die rumäniſche Frage müſſe Öſterreich aus ſich heraus löſen.

Die Unterhaltungen, die Ballin alsdann mit dem Miniſterpräſidenten Graf Stürgkh und dem Miniſter von Koerber ſowie mit anderen einflußreichen Perſönlichkeiten hatte, beſtätigten dieſe Eindrücke, und er ſchied von Wien mit der Hoffnung, daß eine geplante deutſch-italieniſch-öſterreichiſche Konferenz, die in Wien ſtattfinden ſollte, zuſtande kommen und Erfolg haben werde. Das war aber nicht der Fall, und wahrſcheinlich war es auch damals für eine Einigung mit Italien bereits zu ſpät oder jedenfalls ſo ſpät, daß nur ein ſehr promptes, weitgehendes Entgegenkommen Öſterreichs noch etwas

retten konnte, das aber nicht zu erlangen war. Schon bald darauf teilte Fürſt Bülow Ballin mit, daß die Sache hoffnungslos ſtände.

Ballins Sorgen richteten ſich nun auf Rumänien, das er namentlich auch im Hinblick auf ſeine Bedeutung für unſere Ernährung für noch wichtiger hielt als Italien. In ſeinen Aufzeichnungen aus dieſer Zeit heißt es:

..... „21. Juni 1915. Die Nachrichten, welche mir ..... über die politiſche Lage mit Bezug auf Rumänien und Bulgarien ſandten, waren ſo ernſt geworden, daß ich mich veranlaßt geſehen hatte, dem Chef des Großen Generalſtabes, General von Falkenhayn, Abſchrift dieſer Briefe zu überſenden und ihm zu ſagen, daß nach meiner Anſicht das Auswärtige Amt am Ende ſeiner Möglichkeiten ſei und daß nur ein ſtarker militäriſcher Druck, den er und der Freiherr von Conrad auf den Grafen Tiſza ausüben können, geeignet ſei, dahin zu führen, daß dieſer halsſtarrige Mann ſich mit den Balkanſtaaten einigt.“ .....

..... „X. ſprach bei dieſer Gelegenheit ſehr verächtlich von dem Gedanken, aus dem Kreiſe der alten Diplomaten Hilfskräfte heranzuziehen; er ſchien überhaupt ſehr ſtolz zu ſein auf die Leiſtungen des Auswärtigen Amts, während ich der Anſicht bin, daß das Auswärtige Amt total verſagt und überhaupt nichts mehr leiſtet. Es muß ſchon weit gekommen ſein, wenn man ſchließlich nur noch Herrn Erzberger als Retter in der Not anerkennt. Ich machte den Herren den Vorſchlag, daß der Kanzler ſich die wildeſten Alldeutſchen einmal kommen laſſen und Hindenburg veranlaſſen ſolle, dieſen Männern über die militäriſche Lage klaren Wein einzuſchenken. Der Gedanke wurde beifällig aufgenommen und ſollte dem Kanzler übermittelt werden.“ .....

..... „Der Kanzler ſprach mit mir noch über den Gedanken, wenn Rumänien neutral bleibe und die Dardanellenaktion zu unſeren

Gunſten beendet wird, den feindlichen Mächten offiziell den Frieden anzubieten. Ein ſehr großer Gedanke, gegen den ich aber ſofort Bedenken erheben mußte, weil meines Erachtens ein ſolches Friedensangebot abgelehnt und dem Kanzler im deutſchen Volke als Schwäche ausgelegt werden würde. Der Kanzler bat mich, mit meinem Urteil noch zurückzuhalten und die Sache bis zu unſerer nächſten Begegnung zu überlegen." .....

Aus einem Briefe vom 31. Juli 1915:

..... „Ich möchte nicht verfehlen, meinen herzlichſten Dank auszuſprechen für die gütige Überlaſſung des Berichts; er gehört zu den beſten Beobachtungen, welche ich ſeit Kriegsausbruch über die Lage der Dinge geleſen habe.

..... Der Berichterſtatter hebt hervor, daß man in der feindlichen wie auch in der neutralen Welt unter dem Eindruck iſt, daß Deutſchland die Weltherrſchaft und die Seeherrſchaft anſtrebe, und daß dieſer Eindruck den Widerſtand der Feinde auf das Äußerſte anſpornt und auch die neutralen Völker in hohem Maße verſtimmt. Über dieſe Erfahrung habe ich ſchon vor längerer Zeit und wiederholt mit dem Herrn Reichskanzler geſprochen und habe ſehr empfohlen, daß entweder in Form einer Proklamation des Kaiſers zum Jahrestage des Krieges oder in anderer, geeignet erſcheinender Weiſe der Welt zur Kenntnis gebracht wird, daß ſolche uferloſen Pläne nicht von der verantwortlichen Stelle im Reich geſtützt werden. Ich hoffe, daß nach dieſer Richtung hin demnächſt etwas unternommen wird, weil ſonſt gar kein Ende dieſes Krieges abzuſehen iſt. Wenn ich auch kein Peſſimiſt bin, ſo hüte ich mich doch vor einem ungeſunden Optimismus. Ich finde, daß die Engländer zu beneiden ſind, daß ſie den Mut haben, auch die ungünſtige Seite der Verhältniſſe ſo offen zu beſprechen, wie das im Parlament und in der Preſſe drüben geſchieht. ....

..... Ich ſehe die Dinge alſo nicht ſehr vergnügt an. Heller Begeiſterung voll bin ich über die Leiſtungen des deutſchen Volkes im Felde ſowohl als hinter der Front. Große Führer und Politiker könnten

mit dieſem, allerdings ſehr unpolitiſchen Volk beiſpielloſe Erfolge erzielen." .....

..... „10. Auguſt 1915. Heute morgen beſuchte ich auf ſeinen Wunſch den Reichskanzler, bei dem ich eine Stunde lang verweilte. ..... Wir ſprachen lange über den Gedanken einer Publikation, worin Deutſchland mit Rückſicht auf ſeine ſiegreiche Stellung, ſeine großen Fauſtpfänder, beſonders auch im Hinblick darauf, daß unſere Armeen in Feindesland ſtänden und wir keinen Eroberungskrieg führten, ſondern nur uns verteidigten, auch kein Zeichen von Schwäche darin erblicken könnte, daß es erklärt, jederzeit zur Diskuſſion eines uns ehrenvollen Friedens bereit zu ſein. Der Kanzler fürchtete, daß die Sache als Schwäche ausgelegt werden könnte. Ich wies dann darauf hin, daß es vielleicht zweckmäßig ſein würde, den Papſt zu veranlaſſen, einmal im Friedensſinne an die Staatsoberhäupter zu ſchreiben.

Ich verwies ferner den Kanzler mit großem Nachdruck auf die Notwendigkeit, daß man ſich für den Winter um die Nahrungsfrage kümmere, beſonders um die Fleiſchpreiſe." .....

..... „12. Auguſt 1915. Der amerikaniſche Botſchafter Gérard wünſchte mit mir über die Möglichkeit zu reden, ſeinen Präſidenten als Friedensvermittler in Bewegung zu ſetzen. Ich habe Gérard auf ſeinen Wunſch am Dienstag, den 10. Auguſt, beſucht und habe ihm den Rat gegeben, ſich aller offiziellen Anregungen in dieſer Sache zu enthalten und ſich darauf zu beſchränken, zunächſt ſeinen Präſidenten in England anfragen zu laſſen, wie man dort über Friedensverhandlungen denkt." .....

In den Anfang September 1915 fiel die Ernennung des Admirals von Holtzendorff zum Chef des Admiralſtabes, und es verband ſich damit ein Konflikt mit dem Großadmiral von Tirpitz, der abzugehen drohte, u. a. weil nach einer Verfügung des Kaiſers der Chef des Admiralſtabes ſich dem Chef des Reichsmarineamtes nicht mehr unterzuordnen

brauche, ſondern direkt mit Kaiſer und Kanzler verkehren könne. Ballin hielt einen Rücktritt von Tirpitz in dieſem Augenblick für verhängnisvoll, da er einen ſchlechten und der Stellung des Kaiſers gefährlichen Eindruck auf die Öffentlichkeit machen müſſe. Namentlich der letztere Geſichtspunkt bewog Ballin zu einer perſönlichen Intervention ſowohl bei Tirpitz wie auch bei dem Chef des Marinekabinetts, und der Großadmiral führte dann auch ſeine Rücktrittsgedanken nicht aus.

In Ballins Aufzeichnungen heißt es weiter:

..... „20. Oktober 1915. Die aufdringliche Art, in welcher andere Intereſſengruppen wie der Centralverband der Deutſchen Induſtrie, die Landwirte uſw. ihre Wünſche für den Friedensſchluß zur Geltung bringen im Zuſammenhang mit dem Umſtande, daß man die Legende, ich ſei für einen faulen Frieden mit England, immer weiter verbreitet, ſodaß ſogar Exzellenz Zimmermann mich auf die Nachteile dieſer üblen Nachrede aufmerkſam machen ließ, haben mich veranlaßt, die Jahresverſammlung des Vereins Hamburger Reeder zu einer Erklärung zu benutzen, die im weſentlichen darauf hinausgeht, wie ich mir die Freiheit der Meere denke.

Der Fürſt Bülow reiſt heute für längere Zeit nach Luzern und der kürzlich beſtellte preußiſche Geſchäftsträger, Herr von Mutius, den der Kanzler nach dem Tode unſeres vortrefflichen Geſandten von Bülow hierher geſandt hatte — wie man ſagt, um auf den Fürſten Bülow und mich zu paſſen — iſt prompt nach Warſchau verſetzt worden, da durch die Abreiſe des Fürſten Bülow man wohl in Berlin die Gefahr als erloſchen anſieht.“

..... „23. Novbr. 1915. Hammann fragte mich, warum ich den Kanzler nicht beſuchte, und ich ſagte ihm, daß ich das Gefühl hätte, als ob der Kanzler mir meine Intervention zugunſten Tirpitz übelgenommen hätte, ein Umſtand, der mich allerdings vollſtändig kalt ließe,

weil ich überzeugt sei, für den Kaiser das Richtige getan zu haben, indem ich dahin wirkte, Tirpitz während der Dauer des Krieges nicht von seinem Posten zu entfernen."

..... „Der Kanzler hat mich zu Mittwoch abend um 6½ Uhr bestellt, und ich bin fast 2 Stunden bei ihm gewesen. Ich habe ihm dringend geraten, in seiner Reichstagsrede demnächst eine offene Erklärung über unsere Bereitschaft zum Frieden abzugeben und zwar in einer Form, daß man solche Erklärung nicht als Zeichen der Schwäche auslegen kann."

..... „Am 10. Januar 1916 wurde ich zum Abendessen bei den Majestäten eingeladen, welche im Neuen Palais gegenwärtig weilen. Mit mir zusammen waren nur der Hausminister Graf Eulenburg und der Landwirtschaftsminister von Schorlemer dort. Der Kaiser war in guter, zuversichtlicher Stimmung. Von dem Gefolge wurde niemand zur Tafel hinzugezogen, sodaß wir nur zu 5 Personen bei Tische waren. Die Unterhaltung nach Tisch dehnte sich so lange aus, daß wir den vorgesehenen Zug nicht mehr erreichen konnten und erst mit dem letzten Zuge nach Berlin zurückkehrten.

Aus einer Bemerkung von mir über die Möglichkeit einer stärkeren Uboot-Aktion hatte der Kaiser, wie dem Kanzler gemeldet worden war, den Schluß gezogen, daß ich ganz auf dem Standpunkt des Admirals von Holtzendorff und Tirpitz stehe, welche für eine großangelegte Uboot-Campagne gegen England jetzt eintreten. Ich habe deshalb an den Kaiser auf Wunsch des Kanzlers den nachstehenden Brief gerichtet:

„Ich hatte in den letzten Tagen Gelegenheit, über die Frage einer energischen Wiederaufnahme der Ubootaktion mit dem Herrn Staatssekretär von Tirpitz sowohl als auch mit Herrn Admiral von Holtzendorff zu sprechen.

Ich habe bei dieser Gelegenheit über die Zahl von Tauchbooten, die wir zur Verfügung haben, vertraulich Aufschluß erhalten, und ich muß sagen, daß ich, selbst unter voller Würdigung der Wirksamkeit der

minenlegenden Hilfsboote, die Zahl der größeren Uboote für zu gering halte, um zu einer solchen ultima ratio zu greifen.

Die erste Tauchboot-Unternehmung krankte schon daran, daß es ein Versuch mit unzureichenden Mitteln war; die zweite müßte, meinem bescheidenen Ermessen nach, so geführt sein, daß ein voller Erfolg außer Zweifel steht, sonst erscheinen mir die Konsequenzen dieser Maßnahme nicht im angemessenen Verhältnis zu der immerhin doch großen Gefahr.

Ich möchte deshalb alleruntertänigst die Ansicht äußern, daß man die minenlegenden Hilfsboote in vollster Aktion hält und noch vermehrt, daß man auch die Uboote nach Kräften ausnutzt, aber doch, soweit Passagierschiffe in Frage kommen, nur unter Beobachtung der zuletzt ergangenen einschränkenden Befehle Euerer Majestät.

Wenn erst die Zahl der größeren Uboote so angewachsen ist, daß man Englands Lebensmittelzufuhr wirksam abschneiden kann, möchte ich auch glauben, daß ohne Rücksicht auf die sogenannten Neutralen Euere Majestät sich dieser Waffe gegen England bedienen sollten.

In englischen Häfen laufen auch heute noch täglich mindestens 200 Überseedampfer ein und ebenso viele gehen aus. Wir können England wohl die Haut ritzen, aber es sicherlich nicht zum Frieden zwingen, wenn wir davon 30—40 Schiffe täglich versenken.

Ich bitte ehrfurchtsvoll um Verzeihung, daß ich Euerer Majestät meine Ansicht zur Sache darlege; ich glaube aber, daß die außerordentliche Bedeutung der geplanten Maßnahme diesen Schritt entschuldigt."

Zu Anfang 1916 hatte Ballin sich abermals nach Wien begeben und sandte über die Stimmung dort einen ausführlichen Bericht an den Reichskanzler. Dieses Stimmungsbild gibt die prekäre Stimmung in Wien, mit der die deutsche politische Leitung immer zu rechnen hatte, treffend wieder und ist darum teilweise auch heute noch von Interesse. Es heißt darin:

„Wenn man die Oſterreicher am Kriege halten will, muß man ängſtlich vermeiden, über die Möglichkeit einer Verſtändigung mit Italien zu ſprechen. Der Krieg gegen Italien iſt populär bis in die niederſten Volksſchichten. Das ſiegreiche Durchhalten gegen Italien iſt die Freude und Hoffnung der Oſterreicher.

Deshalb hat der Umſtand, daß Fürſt Bülow zeitweilig ſeinen Aufenthalt in Luzern genommen hat, einen Argwohn in weiten Kreiſen hier hervorgerufen. Selbſt in den Miniſterien hegte man den Verdacht, daß Fürſt Bülow in Luzern inoffiziell mit Italien anbandeln und dann von Berlin aus eine Bewegung wieder einſetzen würde, die auf einen Separatfrieden mit Italien unter Aufopferung des Trentino hinzielte. Man war ſichtbar erfreut und befreit, als ich in der Lage war, den Herren hier darzulegen, daß der Fürſt, der Villa Malta beraubt, in außerordentlicher Verlegenheit wegen eines paſſenden Winteraufenthaltes geweſen iſt. Man hörte mit beſonderer Genugtuung, daß ich aus dem Munde des Fürſten ſelbſt wußte, daß er keinerlei offiziellen Auftrag gehabt habe und keinerlei Verhandlungen geführt habe.

Beſonders ſtolz iſt man hier auf die Leiſtungen am Iſonzo, aber man bezweifelt doch die Möglichkeit einer erfolgreichen öſterreichiſchen Offenſive. Man hält eigentlich das öſterreichiſche Kriegsziel für erreicht, und der alte Kaiſer hat ſich über die Situation der Frau Kathi Schratt gegenüber dahin ausgeſprochen, daß es in dem Kriege ſo ginge, wie die Frau Schratt es beim Tarokſpiel erleben müſſe, nämlich daß derjenige, der gewonnen hat, nicht ruhig und zufrieden nach Hauſe gehen könne, weil die Verlierenden ihn am Spiel halten und ihre Revanche haben wollen. Zuerſt hätte die Partie günſtig für die Feinde geſtanden: die Ruſſen hätten Galizien gewonnen, die Serben Oſterreich die Niederlage in Belgrad bereitet, und die Franzoſen in dem Marne-Rückzug einen erheblichen Erfolg geſehen. Heute ſeien Deutſchland und Oſterreich diejenigen, welche in großem Vorteil ſeien, und deshalb will man von einer Abrechnung noch nichts wiſſen.

Wenn dieſer aus dem Lieblingsſpiel des hohen alten Herrn herüber-

genommene Vergleich richtig wäre, dann kämen wir allerdings mit dem Kriege nicht eher zu Ende, als bis eine Partei nichts mehr einzusetzen hat. Dann würde also das finanzielle Durchhalten zusammen mit der Frage der Erschöpfung der Kriegsmannschaft erst den Ausschlag geben.

Die finanzielle Lage sehen die Bankiers natürlich sehr ernst an, während die Bevölkerung trotz der ungeheuren Teuerung, die hier herrscht, und trotz des viel erheblicher in die Erscheinung tretenden Mangels an manchen Lebensmitteln, die Lage viel sorgloser betrachtet. Das ist natürlich der lebensfreudigere Charakter des Österreichers, der sich einfach sagt: Man lebt nur so kurz, und so lang ist man tot, — und der sehr geneigt ist, den Enkeln die Sorgen zu überlassen, deren Beseitigung ihm das Dasein verdunkeln würde.

Die gegenwärtige Regierung hält man für schwach und mittelmäßig. Der alte Kaiser hält den Grafen Stürgkh, weil er mit dem berühmten § 14, der das Parlament völlig ausschaltet und der Regierung die Bewegungsfreiheit sichert, so gleichmütig wirtschaftet, und Tisza, der Allvermögende, stützt ihn eben seiner Schwäche wegen. Man hält deshalb die Aufgabe, an die Stelle von Stürgkh den jetzigen Minister des Innern Prinzen Konrad Hohenlohe zu setzen, für recht schwierig, weil der alte Kaiser einen Konflikt mit Tisza vermieden zu sehen wünscht, und man ist darüber sehr unglücklich, denn die Feindschaft zwischen Österreich und Ungarn hat sich seit meiner letzten Anwesenheit hier sehr vertieft, während das Gefühl für Deutschland sich außerordentlich gehoben hat.

Unser Kaiser genießt eine beispiellose Verehrung. In wenigen Tagen findet eine Huldigungsfeier für unseren Kaiser hier statt, zu welcher, trotzdem die Einlaßkarten mit enormen Preisen bezahlt wurden, wie mir gestern abend der Chef der Landesverteidigung, General von Georgi, sagte, es auch ihm nicht möglich gewesen, trotz aller Protektionen noch eine Loge zu erhalten. Dabei hat mir heute morgen das bekannte Mitglied des Hofburg-Theaters, Georg Reimers, die beiden Gedichte zitiert, die, unserem Kaiser gewidmet, von ihm an jenem

Abend geſprochen werden ſollen, und ich muß ſagen, daß für die Mitglieder des Hofes dieſe ſchrankenloſe öffentliche Huldigung unſeres Kaiſerlichen Herrn nicht gerade eine ungemiſchte Freude bilden kann.

Die rumäniſche Frage, ſoweit damit die Getreideverſorgung in Verbindung ſteht, halten die Kenner der Verhältniſſe für ſehr ernſt. Man glaubt deshalb, daß nichts anderes übrigbleibt, als daß tüchtige Vertreter der wirtſchaftlichen Verſorgungsinſtitute Deutſchlands und Oſterreichs in Bukareſt an Ort und Stelle mit weitgehenden Vollmachten ſo viel Getreide für uns und die Verbündeten ſichern, wie irgend erreichbar iſt.

Der großen Zollunion, oder wie man die Vereinigung immer nennen mag, zwiſchen Deutſchland und Oſterreich-Ungarn ſteht man hier mit durchaus gemiſchten Gefühlen gegenüber. Geſtern abend hat der Baron von Skoda (der öſterreichiſche Krupp) nach einem Diner in ſeinem Hauſe unter lebhafter Zuſtimmung von Mitgliedern der Hofgeſellſchaft ſowohl als auch der Großinduſtrie mir auseinandergeſetzt, daß Oſterreichs Intereſſe wohl Befriedigung finden könne in einem Balkanbund, daß es aber richtig wäre, wenn Deutſchland erſt etwa in 15 Jahren automatiſch in dieſen Bund einbezogen würde; mit anderen Worten: man fürchtete uns, wenn wir Geſchenke bringen, man hat das Gefühl, als ob Oſterreich in ſeinem nach dem Kriege wirtſchaftlich höchſt erſchöpften Zuſtande von Deutſchland leicht aufgeſogen werden könnte. In Ungarn ſieht man die Dinge natürlich etwas anders an, einmal weil die ungariſchen Agrarier ihr Getreide gern zollfrei nach Deutſchland verkaufen, und die Induſtrie dort wenig mitzuſprechen hat, dann aber auch aus Abneigung gegen Oſterreich . . . . .

. . . . . Graf Tisza, mit dem ich dinierte, macht mir nicht den Eindruck eines Mannes, der ſich leicht aus dem Sattel heben läßt, er iſt offenbar ebenſo ſtark wie ſtörriſch, ein magyariſcher Politiker, der die Weltlage nur von ſeinem ungariſchen Standpunkt und nach ſeinen magyariſchen Wünſchen betrachtet. Auch er hält die eigentlichen Kriegsziele Oſterreich-Ungarns für erreicht. Serbien iſt vernichtet, Galizien

befreit, die früher viel zu sehr gefürchtete Vormachtsstellung Rußlands auf dem Balkan gebrochen. Es fehlt also nur noch eine glückliche Vollendung des Krieges gegen Italien, um den Krieg für österreichisch-ungarische Interessen beendet zu sehen.

Bei Tisza sowohl als auch in der österreichischen Gesellschaft fand ich eine stark ausgeprägte anglophile Stimmung. Auch die Frau Schratt, welche in solchen Dingen doch nur ein Echo des alten Kaisers ist, schien sehr englandfreundlich und sprach über die deutschen Grausamkeiten.

Ich erwähne das hier, weil ich mich von dem Eindruck nicht loslösen kann, daß einige freundliche Fäden während des Krieges von England nach Österreich gesponnen worden sind."

Das Thema des rücksichtslosen Ubootkrieges, das Ballin bereits in dem oben wiedergegebenen Briefe an den Kaiser im Januar 1916 berührt hatte, wurde im Laufe dieses Jahres immer lebhafter erörtert, und es wurde von bestimmter Seite eine immer stärkere Propaganda dafür entfaltet. Ballin hat bereits in einem Briefe vom 10. Mai 1916 an einen ihm befreundeten Herrn im Hauptquartier sich eingehend dazu und namentlich zu den Konsequenzen eines Eintritts Amerikas in den Krieg geäußert. Er schrieb darüber:

..... „Sie wünschen, daß ich über die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse, wie sie sich in meinem Hirn spiegeln, Ihnen einiges mitteile. Das will ich gern tun!

Die amerikanische Gefahr scheint ja (vorläufig wenigstens) beseitigt zu sein. Ein Abbruch der diplomatischen Beziehungen zu Amerika wäre im gegenwärtigen Stadium geradezu verhängnisvoll für das Deutsche Reich gewesen. Weil militärisch der Krieg für uns als gewonnen angesehen werden könnte, mußte eine solche Katastrophe jetzt unter allen Umständen ferngehalten werden. Praktisch kann man wirklich sagen, daß der Krieg, soweit es sich um die militärische Kraftleistung

handelt, von Deutſchland gewonnen iſt. Denn um uns den Krieg militäriſch heute noch verlieren zu laſſen, müßten unſere Feinde zunächſt in Rußland, Frankreich und Belgien ſiegreiche Schlachten gegen uns führen; ſie müßten uns aus dieſen Ländern vertreiben, ſie müßten über unſere Grenzen brechen und im eigenen Lande uns beſiegen. Daß dazu die Menſchen- und die Organiſationskräfte nicht mehr ausreichen, muß jeder Verſtändige einſehen. Wir befinden uns deshalb auch im höchſten Stadium des fortſchreitenden Erſchöpfungskrieges, das nur hätte unterbrochen werden können durch den Eingriff Amerikas gegen uns.

Was der Eintritt einer neuen Macht in dieſem Weltkriege bedeutet, haben wir damals geſehen, als Italien ſich zur Beteiligung an dem Kriege verleiten ließ. Militäriſch bedeutete der Eintritt Italiens keine weſentliche Verſchlechterung unſerer Situation, aber das ganze Geſicht des Krieges wurde vom Standpunkte der Alliierten aus dadurch verändert, und Grey, der kurz vorher noch hatte ſagen laſſen: „There is nothing between us and Germany except Belgium“, erklärte einige Wochen nach dem italieniſchen Anſchluß, daß er überhaupt keine Baſis für eine Friedensverhandlung mehr finden könne.

Viel gewaltiger noch würde der Eintritt Amerikas auf die Widerſtandskraft, auf die Einbildung und auf den Eigenſinn der feindlichen Mächte gewirkt haben.

Die ſehr beachtenswerten Männer, beſonders die führenden Perſönlichkeiten in der konſervativen und der nationalliberalen Partei, welche heute noch den rückſichtsloſen Ubootkrieg predigen, ſind über die Leiſtungsmöglichkeiten der Uboote falſch informiert worden; ſie halten eine Aushungerung Englands bei Anwendung des rückſichtsloſen Ubootkrieges nicht nur für möglich, ſondern ſogar für ziemlich ſicher. Euerer Exzellenz brauche ich nicht zu ſagen, daß das eine ganz falſche Vorſtellung von der Lage der Dinge iſt. England wird immer die Möglichkeiten und die Kraft aufbringen können, ſeine Verbindung mit den franzöſiſchen Kanalhäfen aufrechtzuerhalten und wird auch ſonſt,

selbst wenn wir die dreifache Zahl von Booten hätten, mit Rücksicht auf den Umstand, daß die nächtlichen Operationen dem Boot verschlossen sind, die 14 000 Tons Getreide, die es zur Ernährung seiner Bevölkerung täglich braucht, stets einzuführen vermögen.

Es kommt also immer wieder auf den Satz hinaus, welchen ich den Führern der wirtschaftlichen Verbände in Berlin eindringlich gepredigt habe, nämlich: Ebensowenig wie die Engländer durch die Aushungerungsblockade uns auf die Knie bringen können, ebensowenig können wir durch einen rücksichtslosen Bootkrieg sie niederzwingen. Beides, sowohl der rücksichtslose Bootkrieg als die Aushungerungsblockade sind außerordentlich einschneidende, schädigende und schwächende Maßnahmen, aber weder die eine noch die andere Unternehmung kann eine Entscheidung des Krieges herbeiführen oder auch nur eine wesentliche Verbesserung der Lage der einen oder der anderen kriegführenden Partei erzwingen. Daß nebenbei der rücksichtslose Bootkrieg uns sicherlich die höchste Feindschaft, wenn nicht gar den kriegerischen Eingriff aller neutralen Staaten eingebracht hätte, ist eine Begleiterscheinung, über welche die Boot-Enthusiasten mit einem kühnen Salto-Mortale sich hinweggesetzt haben.

Deutschland kann nach dem Kriege sich nicht ernähren, wenn es von der übrigen Welt isoliert bleibt, und der von liebenswürdigen Poeten aufgestellte Glaubenssatz, der die mitteleuropäische Verbrüderung umschließt, hat eine Bewegung ausgelöst, die geeignet ist, den deutschen Interessen nach dem Krige in hohem Grade abträglich zu sein.

Den Plan, einen erheblichen Teil des deutschen Nationalvermögens nach Ländern wie Österreich-Ungarn, Bulgarien und der Türkei zu tragen, hätten wir jederzeit vor dem Kriege schon ausführen können, wenn wir geglaubt hätten, damit wirtschaftlich Nützliches leisten zu können.

Diese Rückkehr zur kontinentalen Politik wäre für Deutschland ein Unglück! Unsere Bedürfnisse und unsere Ansprüche sind zu groß geworden, als daß wir glauben könnten, sie innerhalb eines geschlossenen

Wirtſchaftsſtaates oder eines mitteleuropäiſchen Wirtſchaftsbundes befriedigen zu können.

Ich ſage Ihnen das nicht, weil ich der Leiter des größten deutſchen Schiffahrtsunternehmens bin, ſondern ich ſage es Ihnen mit der Abgeklärtheit eines Mannes, der die Hoffnung hat, nach dieſem ſchrecklichen Kriege ſich ſtill ins Privatleben zurückziehen zu dürfen. Eine Lebensarbeit kann man nur einmal leiſten, und man kann mit 60 Jahren nicht noch einmal wieder von vorn anfangen.

Der Kanzler iſt mit dem Kriege ganz außerordentlich gewachſen; er hat es gelernt, mit einer erſtaunlichen Friſche und Wucht Verantwortungen auf ſeine Schultern zu nehmen, denen er früher, wie ich glaube, ausgewichen ſein würde. Umſo bedauerlicher iſt es, daß die konſervative Partei ihm unfreundlich geſonnen iſt. Man ſchiebt ihm auch die Schuld dafür zu, daß der Kaiſer ſich ſo ſehr abſchließt und in dieſer für das Deutſche Reich ſchickſalsſchweren Zeit nicht ab und zu führende Leute aus dem deutſchen politiſchen und wirtſchaftlichen Leben an ſich herankommen läßt.

Der Kanzler braucht meines Erachtens, um die ungeheuren Aufgaben durchzuführen, die ihm noch bevorſtehen, eine freundliche Beeinfluſſung der konſervativen Partei, und ich vermag es nicht einzuſehen, weshalb der Kaiſer Männer wie v. Wangenheim, Graf Schwerin-Löwitz uſw. ſich nicht gelegentlich ins Hauptquartier einmal kommen läßt und ihre Sorgen und Wünſche anhört.

Ich kann Ihnen überhaupt nicht verhehlen, daß die Abgeſchloſſenheit des Kaiſers in der Nation ſchwer empfunden wird. Ich habe während des Krieges nur eine einzige Unterredung mit Exzellenz v. Falkenhayn gehabt und habe dieſe Unterredung hauptſächlich herbeigeführt, um ihn zu bitten, ſeinen Einfluß dahin geltend zu machen, daß in dieſer Beziehung ein Wandel eintritt. Exzellenz v. Falkenhayn hat mir, trotzdem er nicht ohne Bedenken war, zugeſagt, daß er in dieſem Sinne wirken wolle; bei ſeiner ungeheuren Überlaſtung iſt aber die Sache wohl in Vergeſſenheit geraten.“ .....

Nicht nur Ballin urteilte übrigens schon Anfang 1916 so über die vernichtenden Folgen eines Eintritts Amerikas in den Krieg gegen uns, auch andere politisch geschulte Köpfe taten das, wenn auch nur einzelne. Als ein solches Urteil gebe ich hier noch Stellen aus zwei an Ballin gerichteten Briefen eines deutschen Diplomaten wieder.

„16. Februar 1916. Meine Hauptbefürchtung liegt auf rein politischem Gebiete. Wenn es auch jetzt den Anschein hat, daß wir diesmal noch mit Amerika friedlich schiedlich auseinander kommen, so ist doch kein Zweifel, daß die Lage manchmal sehr gespannt war, und eine falsche Bewegung im kritischen Moment Amerika gegen uns unter die Waffen hätte rufen können. Diese Gefahr halte ich noch keineswegs für beseitigt, und ich schätze sie im Gegensatz zu dem, was anscheinend bei uns viele denken, ganz ungeheuer hoch ein. Wer wie ich gesehen hat, wie das geheime Ideal der ganzen englischen Politik eine Allianz und ein dauerndes Zusammengehen mit Amerika gebildet hat, der wird in einem englisch-amerikanischen Zusammengehen in diesem Kriege eine schwere dauernde Belastung unserer ganzen Zukunft erblicken müssen. Sie kennen England ja auch ganz genau und wissen, daß das Ententesystem, was im Augenblick, wo es seinen Höhepunkt überschritten hatte, durch den Lauf der Ereignisse ein Bündnissystem geworden ist, den Engländern immer von Herzen unsympathisch war; je weitblickender die einzelnen waren, desto mehr. Mit den Franzosen bestand noch einige, wenn auch etwas künstlich empfundene Sympathie. Den einzelnen Franzosen empfand man meistens grotesk und etwas lächerlich. Aber Rußland gegenüber ist nie ein anderes Gefühl als das eisiger Kühle und Abneigung vorhanden gewesen. Also reine Freude an den sogenannten Genossen hat man nie gehabt.

Hingegen ist die Sehnsucht nach einem festen Verhältnis mit den Angelsachsen auf der großen Insel jenseits des Atlantischen Ozeans stets der Traum aller wirklich weitblickenden englischen Politiker ge-

weſen. Durch dieſe Allianz hoffte man das ehrwürdige, aber auch etwas morſche Gebäude des Vereinigten Königreiches für viele Generationen hinaus zu unterfangen und zu ſtützen. Rein maritim geſprochen iſt dieſe Allianz von überwältigender Kraft. Gegen die beiden Mächte zuſammen einmal das Szepter der Seeherrſchaft zu erringen, halte ich für unſer Reich, das ſtets auch mit ſchweren kontinentalen Bedrohungen zu rechnen haben wird, für vollkommen ausgeſchloſſen. Eine Liga der beiden, um uns als Handelsmacht, Seemacht und Kontinentalmacht nicht aufkommen zu laſſen, würde meines Erachtens Deutſchland wahrſcheinlich in die Schranken rein kontinentaler Politik zurückzwingen, aus denen es gerade ſeit dem Regierungsantritt unſeres Kaiſers ſo glücklich hervorzutreten begonnen hat.

Dieſes engliſch-amerikaniſche Zuſammengehen zu vermeiden, halte ich für unſere höchſte Aufgabe. Dieſes durch irgend eine Unvorſichtigkeit unſererſeits heraufzubeſchwören, oder auch näher zu rücken, für die größte Sünde gegen Deutſchlands Zukunft, die einer begehen kann.

Zerſtören wir ſo viel feindliche Tonnage als möglich, werfen wir Minen und führen den Ubootkrieg, wie er jetzt eine ganze Weile geführt worden iſt — meinetwegen ſchärfer, aber die Leute, die an der Spitze der Bewegung ſtehen, müſſen ſich ihrer ungeheuren Verantwortung bewußt ſein. Wenn an den oberen Stellen leichten Herzens von einem Kriege mit Amerika geſprochen wird, als handle es ſich etwa um Montenegro oder San Marino, ſo ſcheint mir darin eine ungeheure Gefahr zu liegen. Gelingt es den Engländern, was ſie mit allen Kräften und mit dem Aufgebot ihrer ganzen Schlauheit verſuchen werden, etwaige deutſche Fehler ſo auszubeuten, daß die Beziehungen zu Amerika wieder ſehr geſpannt werden oder zum Abbruch treiben, ſo glaube ich nicht, daß wir dieſen Krieg erfolgreich und mit Nutzen für unſere zukünftige Entwicklung beenden können.“

„Berlin, 26. Febr. 1916. Ich bin ſeit den zwei Tagen, die ich hier bin, tief deprimiert, zu ſehen, wie dieſes brave deutſche Volk einem neuen Abgrund entgegengetrieben wird, von fanatiſierten Leuten,

welche die Folgen ihres Tons nicht überſehen. Wahn, Wahn, überall Wahn! Wenn ich Sie wäre, würde ich alle Rückſichten in die Winde ſchlagen und dem Kaiſer als perſönlicher Freund vor Augen ſtellen, was jetzt, meines Erachtens ohne zureichenden Grund, aufs Spiel geſetzt wird: Die Exiſtenz des Reiches, ſeine Krone und vielleicht ſeine Dynaſtie. Man glaubt in einem Tollhauſe zu ſein, wenn von allen Seiten Krieg mit Holland, Amerika, Dänemark und Rumänien beſprochen wird, als handle es ſich um eine Landpartie."

Immer wieder verſuchte Ballin im Verlauf des Krieges die Auffaſſung unſerer Lage, wie er ſie ſich auf Grund ſeiner Beobachtungen und ſeines Meinungsaustauſches mit einigen unvoreingenommenen, klarſehenden Männern gebildet hatte, den verantwortlichen Stellen nahe zu bringen. Im Juli 1916 tat er das z. B. mit folgendem Situationsbericht für einen ihm befreundeten deutſchen Diplomaten, der unſere Intereſſen in einem der verbündeten Länder wahrnahm, und über die Lage in der Heimat unterrichtet zu ſein wünſchte.

„Erfreuliches von hier iſt gegenwärtig nicht zu berichten. Der Krieg und das Kriegsergebnis ſind unabſehbar geworden. Dabei habe ich leider das Gefühl, daß an den verantwortlichen Stellen der tiefe Ernſt der Geſamtlage immer noch nicht zur ganz klaren Würdigung gekommen iſt. Politiſche und militäriſche Führung gehen oft auseinander. Auch zwiſchen Berlin und Wien fehlt es an der nötigen Zuſammenwirkung. Wir glauben Reiter zu ſein, aber wir ſind nur das Pferd. Der Weg zwiſchen Berlin und Wien iſt beſät mit wenig glücklichen Kompromiſſen, und unfähige Erzherzöge werden an die wichtigſten Stellen geſetzt.

Die militäriſche Lage war ſehr günſtig, bis die Öſterreicher glaubten, ihr Tag für Italien ſei gekommen und unſere Heeresleitung gleichzeitig Lorbeer in Frankreich pflücken wollte.

Beide Aktionen erweiſen ſich politiſch wie militäriſch verfehlt. Aus hundert Gründen iſt für uns baldiger Frieden eine Notwendigkeit.

Wie die Dinge heute liegen, kann Frieden ſchließen nur England und Rußland. Frankreich und Italien müſſen wir wohl oder übel als engliſche Vaſallen betrachten.

Da ſowohl das Londoner wie das Petersburger Kabinett unſeren kundgegebenen Friedensneigungen gegenüber in abſoluter Negation verharrt, bleibt nur die Niederringung des einen oder des anderen Hauptgegners übrig, Rußland oder England.

England hätten wir niederringen können, wenn wir mindeſtens 300 vollwertige Unterſeeboote beſeſſen hätten. Wir hätten dann auch den Krieg mit Amerika nicht zu ſcheuen gehabt.

Selbſt wenn wir im Herbſt, wie Optimiſten glauben, 150 vollwertige Uboote beſitzen, können wir England doch nicht tötlich treffen und gleichzeitig Amerika trotzen. Es bleibt für uns alſo als Kriegsziel die Niederringung des anderen ſelbſtändigen Hauptgegners: Rußland.

Rußland iſt ſchon ſchwer getroffen durch die Wegnahme des polniſchen Induſtriegebietes. Hätte man dort alle Kräfte weiter angeſpannt und das wirtſchaftliche Herz Rußlands, das heilige Kiew erobert, ſo würde dem Zaren nichts übrig geblieben ſein, als einen Sonderfrieden mit uns zu ſchließen, und die rumäniſche Frage wäre damit auch glücklich gelöſt.

Weniger ſicher, aber wohl leichter, hätte man den Frieden auf dem Wege nach Petersburg finden können. Was hat man ſtatt deſſen getan? Man hat ſich verzettelt. Man hat den Oſten entblößt; Falkenhayn wollte in 14 Tagen Verdun haben, dann Oſtern, dann Pfingſten. Alle Truppen wurden dorthin gezogen, Ströme von Blut fließen, und jetzt im Juli ſtehen wir noch vor Verdun. Und was haben wir mit Verdun? Hinter dieſer Feſtung finden wir nur neue und weitere formidable Linien.

Inzwiſchen hatten die lieben Öſterreicher alle guten Führer und Truppen nach Tirol geführt und ließen nur Schund und ſchlechte Generäle an gefährlichſten Punkten. Ergebnis in Italien: Anſtändiger Rückzug für Salandra und deutſch-feindliches Koalitionsminiſterium

einerſeits, Dokumentierung der öſterreichiſchen Überlegenheit andererſeits, aber am Ende doch ein Mißerfolg, weil die Öſterreicher numeriſch zu ſchwach waren, um in die Ebene zu gelangen. Und ſelbſt wenn ſie die Räumung von Venetien erzwungen hätten, wäre nichts erreicht worden, da das Sterben und Verderben Italiens nicht von Öſterreich, ſondern von England abhängt, das es eher verhungern und in Kohlennot vergehen läßt, als ihm geſtattet, einen Frieden zu ſchließen.

Trotz alledem ſcheint man im Hauptquartier, ſo klar wie die Lage iſt, doch unklar darüber zu ſein, ob man im Weſten und gegen Rußland zugleich, oder allein gegen Rußland mit allen verfügbaren Mitteln offenſiv werden ſoll. Ich habe für die energiſche und volle ruſſiſche Aktion ſchon vor Jahresfriſt meinen allerdings ganz gering gewordenen Einfluß eingeſetzt.

Es wird von einſichtsvollen, gut unterrichteten Männern mit Recht darauf hingewieſen, daß der Kaiſer Arm in Arm mit Hindenburg und Ludendorff, wenn's das Schickſal will, auch einen ſchlechten Frieden ſchließen könnte, ohne ſich und ſeine Dynaſtie zu gefährden; aber es erſcheint zweifellos, daß der Einfluß Falkenhayns ganz überwiegend iſt.

. . . . . Könnten wir uns heute mit Rußland einigen, ſo wären wir in der glücklichen Lage, den Krieg mit England noch lange tragen zu können und auch mit Hilfe einer freien Uboot-Betätigung zu gutem Ende zu führen. Dann könnte man auch die amerikaniſche Gefahr ſo niedrig einſchätzen, wie es jetzt ſchon viele Unkundige tun.

Meiner Anſicht nach ſollte man alſo den Gedanken, daß der Krieg im Weſten ohne Beſiegung Rußlands für uns glücklich zu Ende gebracht werden kann, endlich abandonnieren. Man behauptet jetzt ſträflicherweiſe, daß die Weſtmächte Frieden machen werden, wenn ſie geſehen haben, daß die große Offenſive, die wir jetzt erleben, ohne ſichtbare Erfolge bleibt. Das können natürlich nur Leute glauben, die England nicht kennen, und wer kennt bei uns in der Wilhelmſtraße England? Jedenfalls erſchreckend wenige. . . . .

. . . . . Sie haben geſagt, Sie würden ſich freuen von mir zu hören,

und ich kann nur herzlich bedauern, daß ich Ihnen nichts berichten konnte, worüber man sich wirklich freuen könnte."

Noch viel ernster klingt der folgende Brief aus dem September 1916:

„Ich danke Ihnen vielmals für Ihren freundlichen Brief vom gestrigen Tage. Alles, was Sie schreiben, stimmt mit meinen Ansichten vollkommen überein.

Mit Ihnen teile ich das Gefühl, daß es Hindenburg und Ludendorff ergeht, wie es so oft die großen Ärzte erfahren, nämlich, daß sie zu spät ans Krankenbett gerufen werden. Es bedurfte erst zweier Kriegserklärungen innerhalb von 24 Stunden, um diesen Wandel, den das ganze deutsche Volk seit Jahr und Tag herbeisehnte, zu vollziehen. Das ist der schwere Vorwurf, der gegen den Kanzler erhoben wird und der ihn an erster Stelle mit verantwortlich macht für das Geschick, das uns treffen wird, daß er nicht schon vor langer Zeit den Mut gehabt hat, die Berufung dieser beiden Männer und die Entfernung Falckenhayns durchzusetzen, und zu gehen, wenn er auf eine Ablehnung gestoßen wäre. Ich habe seit langem immer wieder auf die Notwendigkeit hingewiesen, den Schwerpunkt der Aktion nach dem Osten zu verlegen und klare Personalverhältnisse zu schaffen.

Der Kanzler hält seinen Posten, weil er das Gefühl hat, es fehlt ein besserer Nachfolger für die Leitung des deutschen Geschickes. Das erinnert mich an jenen alten Vorsitzenden der Handelskammer in Berlin, der weder sterben noch seinen Posten als Handelskammerpräsident räumen wollte und auf seinem neunzigsten Geburtstage den Gratulanten klagte, daß er trotz seines hohen Alters immer noch in der Handelskammer ausharren müßte, weil er keinen besseren Mann sähe.

Es ist sehr traurig, daß es soweit hat kommen können, und die innerpolitische Situation ist meiner Ansicht nach unhaltbar. In Deutschland während eines Krieges gegen die mit der Mehrheit der nationalliberalen Partei verbündeten Konservativen und Schwer-

induſtriellen kämpfen zu müſſen, iſt für die glückliche Durchführung der Geſchäfte eines Reichskanzlers ganz unmöglich.

Der Kaiſer iſt und bleibt meiner Anſicht nach, auch nach Falckenhayns Abgang, von einer chineſiſchen Mauer umgeben. Es wird niemand an ihn herangelaſſen, der über die Vorgeſchichte dieſes Krieges orientiert iſt und ihm im Intereſſe ſeiner Perſon und ſeiner Dynaſtie einmal die Wahrheit ſagen würde. Wir haben eine Kabinetts-Regierung. Es wäre zweifellos doch das richtigſte, das Hauptquartier nach Berlin zu verlegen; aber es regen ſich jetzt natürlich ſchon die Geiſter, welche ihre Stimme dagegen erheben, unter dem Vorwande, daß fremde Einflüſſe in die Geſchäftsleitung hineingetragen werden könnten.

Wie ſehr man noch im Nebel iſt über den wahren Stand der Dinge, merkte ich vor einigen Tagen in Berlin, wo ..... die entſchiedene Anſicht ausſprach, man müſſe mehr Wert auf eine große Kriegsentſchädigung legen als auf Annexionen. Wenn die Männer um den Kaiſer heute noch für uns mit dem Eingang großer Kriegsentſchädigungen rechnen, ſo zeugt das doch von einer völligen Verkennung der Lage.

Ich habe das Gefühl, daß die gegenwärtigen Kabinette, ſoweit ſie noch von Männern beſetzt ſind, die durch den Kriegsausbruch kompromittiert ſind, keinen Frieden herbeiführen können. Wie ſollen Leute wie Bethmann, Asquith und Grey, die ſich im Parlament und in den Zeitungen ſo unglaublich beſchimpft haben, ſich friedlich wieder zuſammenſetzen!

Die Frage der neuen Männer iſt allerdings eine ungeheuer ſchwierige.

In Berlin habe ich während der letzten Tage mehrere der öſterreichiſchen Herren geſprochen; ſie ſind apathiſch, vollkommen apathiſch, leben nur noch für den Tag und raten ſelbſt, daß Deutſchland Öſterreich nicht mehr geſtatten ſoll, hineinzureden in die Leitung der Geſchäfte. Ihre Ernährung können ſie nur noch bis zum 1. März durchführen; dann werden ſie von uns und Ungarn abhängen, wobei ſie natürlich mit Bezug auf Ungarn kaum eine Hoffnung haben, während ſie ſich

darauf verlaſſen, daß wir gar nicht anders können, als ſie vor dem Verhungern zu ſchützen.

Konſtantinopel iſt nur für wenige Wochen noch verſorgt. Die Petroleumfrage hier iſt eine ſehr ernſte. Man kann wohl auf dem platten Lande die Leute veranlaſſen, mit den Hühnern zu Bett zu gehen, aber die Arbeiter in den Großſtädten werden auf künſtliches Licht nicht verzichten wollen. Wir hatten hier ſchon wegen Fettmangels lebhafte Krawalle.

Ich fürchte, daß England darauf ausgeht, die Situation ſo zu geſtalten, daß es den kleinen neutralen Staaten bald ſagen kann, daß eine Neutralität in Europa nicht mehr geſtattet wird, und daß ſie ſich entſchließen müſſen, in das eine oder in das andere Syndikat einzutreten. Ich weiß Ihnen alſo nichts zu ſagen, was auch nur entfernt die Bedeutung einer Beruhigung hätte. Meine Sorge iſt rieſengroß!“

Im Gegenſatz zu der in dieſen Briefen wiedergegebenen Auffaſſung waren die in Deutſchland maßgebenden Kreiſe zu jener Zeit der Anſchauung, daß nur eine rückſichtsloſe Gewaltanwendung gegenüber England, alſo der uneingeſchränkte Ubootkrieg, den Weltkrieg mit einem Erfolg für uns beenden könne. Die Agitation, die damals für dieſe Maßnahme betrieben wurde, iſt wohl noch in der Erinnerung. Einen Vorwurf kann man ihr mindeſtens nicht erſparen, nämlich den, daß ſie mit allen Mitteln beſtrebt war, eine gegenteilige Auffaſſung nicht zu Wort kommen zu laſſen, was bei der ſcharfen Zenſur, der damals jede Äußerung, nicht nur in der Öffentlichkeit, ſondern in jedem weiteren Kreiſe überhaupt, unterlag, nur zu leicht war. Dieſe Einſeitigkeit ging ſogar ſo weit, daß man eine Denkſchrift über den Ubootkrieg, die auf Veranlaſſung des Admiralſtabes verfaßt war, einem größeren Kreiſe zugängig machte, um zuſtimmende Äußerungen dazu zu

erhalten, und zwar auch maßgebenden Perſönlichkeiten in der Schiffahrtswelt, nicht aber Ballin, von dem man im voraus wußte, daß eine zuſtimmende Äußerung von ihm nicht zu erlangen ſein würde. Allerdings wären die Ausführungen jener Denkſchrift, die mehr einer akademiſchen Seminararbeit ähnlich ſah als einer Studie über eine politiſch-militäriſche Maßnahme, von der unſer Sein und Nichtſein abhing, nicht geeignet geweſen, Ballin in ſeiner Anſicht über den Ubootkrieg zu erſchüttern, eine Anſicht, in der er ſpäter nur einmal und nur für ganz kurze Zeit ſchwankend geworden iſt unter dem Eindruck irreführender Angaben über unſere Uboot-Streitkräfte und ihre Wirkungsmöglichkeit.

Die im Januar 1917 erfolgte Erklärung des Ubootkrieges beendete dann mit einem Schlage ſowohl die im Vorſtehenden erwähnte, durch Ballins Hände gegangene Friedensaktion, wie auch die Friedensbemühungen des Präſidenten Wilſon, über die der Botſchafter Graf Bernſtorff inzwiſchen der Öffentlichkeit ja Mitteilungen gemacht hat. In beiden Fällen hätte es nur weniger Wochen Friſt bedurft, um Klarheit darüber zu ſchaffen, ob man auf einem dieſer Wege zum Ziele kommen konnte, bei der erſteren Aktion war eine Fühlungnahme von der Gegenſeite bereits eingeleitet. Daß die politiſche Leitung das nicht durchgeſetzt hat oder nicht durchſetzen konnte, iſt ſicher das ſchwerſte Unglück geweſen, das uns in dieſem Kriege betroffen hat.

Ballins Sorgen ſchwanden keinen Augenblick, auch nicht nach der Erklärung des Ubootkrieges trotz der Erfolge der Uboote, und ſie richteten ſich insbeſondere auf die innere Lage in

Deutſchland. Davon gibt ein Brief Zeugnis, den er an den Chef des Zivilkabinetts als diejenige Stelle richtete, die vielleicht am eheſten ſeine Sorgen vor das Ohr des Kaiſers bringen konnte. Der Brief iſt von allen vielleicht das beſte Zeugnis für das vaterländiſche Empfinden und die ahnungsvolle Vorausſicht kommenden Verhängniſſes.

4. April 1917.

„Hochverehrte Exzellenz. Die innere Lage in unſerem Vaterlande macht mir große Sorge. Deshalb wende ich mich an Euere Exzellenz mit dieſem vertraulichen Briefe.

Ich bezweifle keinen Augenblick, daß von zuſtändiger Stelle alles geſchieht, um die Situation, wie ſie ſich in Rußland herausgebildet hat, für uns zu nützen. Dieſe ruſſiſche Revolution gibt uns vielleicht die Möglichkeit, dieſen Weltkrieg zu beenden und relativ günſtige Friedensbedingungen durchzuſetzen.

Die deutſche Leiſtung in dieſem Kriege iſt märchenhaft. Wenn man einen Blick auf die Landkarte wirft und ſieht das kleine Deutſchland, das jetzt gegen die ganze Welt kämpft — denn auch die paar kleinen, noch neutralen Staaten ſind nicht unſere Freunde — ſo iſt das alles ein großes Heldengedicht. Aber im Innern wird die Lage von Tag zu Tag unerfreulicher.

Wenn wir gezwungen ſind, die Brotration noch weiter herunterſetzen zu müſſen, ſo werden Sie ſich darüber klar ſein, daß eine völlige Unterernährung der breiten Schichten Platz greift. Dabei ſoll es in Öſterreich noch ſchlimmer ausſehen und, wie mir ſcheint, wird es vielleicht notwendig ſein, Öſterreich noch von unſeren Beſtänden etwas abzugeben.

Die Rede des Reichskanzlers im Abgeordnetenhauſe erſchien auf den erſten Blick etwas zu groß angelegt, aber als nach einigen Tagen die Nachricht von der ruſſiſchen Revolution kam, da war dieſe Rede doch wie eine Fügung Gottes, denn nach Bekanntwerden dieſer Revolution hätte der Kanzler ſie nicht mehr halten können, ohne den Verdacht

zu erwecken, daß die ruſſiſchen Ereigniſſe ihren Schatten in das preußiſche Parlament werfen. Leider hat man dieſes glückliche Ereignis nicht verfolgt. Der Kanzler hat im Gegenteil nach dem Huſarenritt im Abgeordnetenhauſe jetzt im Reichstage den Rückzug angetreten und dadurch den Eindruck geſchaffen, daß die Stimmungen und Strömungen bei uns widerſpruchsvoll ſind und durcheinander wirbeln. Man hat bisher den Patriotismus hochgehalten trotz knurrenden Magens und kalter Stuben, indem man von der Wahlreform ſprach, die kommen würde, und es wäre ſo einfach geweſen, dieſes Verſprechen zu unterſtreichen und lediglich darauf hinzuweiſen, daß während des Krieges doch zu viel auf dem Spiele ſtände und zu viel zu tun wäre, als daß man noch während dieſer Zeit die ſorgſame Ausarbeitung dieſer großen Vorlage erwarten könne.

Wenn man dagegen aber das Fideikommißgeſetz einbringt und gleichzeitig anſagt, daß die polniſchen Geſetze aufgehoben werden ſollen, dann kann man eine ſolche Hinausſchiebung nicht mehr rechtfertigen.

Es ſieht faſt aus, als ob man die Zeichen der Zeit nicht verſtände. Es wird der Regierung mit dem preußiſchen Wahlrecht ebenſo gehen, wie es einſt ging mit den ſybilliniſchen Büchern: Sie werden immer teurer, je länger man zögert, ſie zu erwerben. Heute würde man mit einem Pluralwahlrecht noch ſehr gut durchkommen. Wenn der Krieg aber zu Ende iſt, und die Sozialdemokratie ihre Leute demobiliſiert, und eines abends 10000 Mann, geſchmückt mit eiſernen Kreuzen, in großen Demonſtrationen auftreten läßt, ſo iſt kein Halten mehr. Man ſagt mir zwar, im Zeitalter des Maſchinengewehrs gebe es keine Revolutionen. Ich glaube nicht daran; ich glaube es noch weniger, ſeit wir die Ereigniſſe in Petersburg kennen. Daß das regierende Haus, und noch dazu in Rußland, ſo ſang- und klanglos, ohne daß ein Großfürſt oder ein Soldat die Hand aufhebt, verſchwindet, gibt doch viel zu denken.

Verzeihen Sie, daß ich mit dieſem ſehr offenherzigen Schreiben mich

an Sie wende, aber ich halte es für meine Pflicht und Schuldigkeit, Ihnen, hochverehrte Exzellenz, das einmal auszusprechen."

Im Mai 1917 machte Ballin, einer Einladung der Obersten Heeresleitung folgend, einen Besuch im Hauptquartier, und fand dort eine starke Stimmung gegen den Kanzler. Auch den Kaiser sah er und bemerkt darüber in seinen Aufzeichnungen:

„Ich habe mit dem Kaiser nach der sehr kurzen und kriegsgemäßen Mahlzeit mehrere Stunden allein gesprochen und fand ihn, meiner Ansicht nach, in einer viel zu optimistischen Stimmung. Er sowohl wie Ludendorff setzen meines Erachtens gar zu große Hoffnungen auf den Erfolg des Ubootkrieges; sie übersehen, daß wir uns die ganze Welt zum Feinde machen, und daß, solange wir nicht Munitionsschiffe und die Schiffe, welche die Holzladungen nach England tragen, abschießen können, die Aussicht, welche die Herren eröffnen, nämlich daß im Juli die Engländer auf den Knien liegen, mindestens sehr übertrieben optimistisch ist."

Seiner Meinung über diese optimistische Stimmung gab er bald darauf in folgendem Brief an einen Herrn der kaiserlichen Umgebung nochmals Ausdruck:

„Ich kann den überaus schwungvollen, aber auch überaus rosig gefärbten Brief nicht vergessen, den Sie die große Güte hatten, mir gestern Abend zu zeigen. Ich glaube, die Herren, welche in der nächsten Umgebung unseres kaiserlichen Herren sich befinden, sollten nicht die Lage der Dinge so auffassen, wie Sie in dem interessanten Schreiben es getan haben.

Sie glauben an Herrn ..... statistische Zahlen. Ich habe mir schon erlaubt, Ihnen gestern Abend zu sagen, daß die Statistik die Lüge in Zahlen ist, daß die Statistik, nach dem Wort eines geistreichen Franzosen, einem leichtfertigen Frauenzimmer gleicht, das jeder haben

kann, der ſich darum bemüht. „There are different ways of arranging figures“, ſagt man in England. Ich kenne Herrn .... nicht, kenne auch nicht einmal ſeine Statiſtik, nur das, was ich davon gehört habe, erſcheint mir töricht. Wenn wir dieſen Krieg und insbeſondere den verſchärften Ubootkrieg auf Baſis der Statiſtiken führen, die er und andere Künſtler aufgeſtellt haben, dann werden wir ſicherlich den erhofften Erfolg nicht erringen.

Was den unbeſchränkten Ubootkrieg ſelbſt angeht, ſo bleibe ich bei der Anſicht, die ich immer vertreten habe, nämlich, daß es uns niemals gelingen wird, England in einen ſolchen Hungerzuſtand zu verſetzen, daß die engliſche Regierung ſich gezwungen ſieht, um einen Frieden zu bitten, den wir diktieren.

Soeben verläßt mich ein däniſcher Freund, der auch Seiner Majeſtät dem Kaiſer wohlbekannt iſt, und der heute abend mit einer Kommiſſion von Bevollmächtigten der däniſchen Regierung nach England reiſt. Die in der Kommiſſion befindlichen beiden Vertreter des däniſchen Landwirtſchaftsminiſteriums haben u. a. in England auch Klage darüber zu führen, daß die Engländer viel weniger Butter und andere Fette ſowie Speck jetzt von Dänemark beziehen, als ſie ſich früher verpflichtet haben, zu übernehmen, oder wenn ſie es beziehen, doch die Preiſe ſchlechter ſind wie die in Ausſicht geſtellten.

Dänemark hat bis jetzt, mit Ausnahme von zwei kleinen Dampfern, die torpediert worden ſind, das ganze Kontingent an Nahrungsmitteln, das vertraglich England zugeſichert wurde, trotz des Ubootkrieges nach England hinübergebracht. Die Schiffe fahren in den Hoheitsgrenzen, bis ſie drahtlos die Nachricht erhalten, wo ſie den engliſchen Konvoy treffen, der ſie dann ſicher nach England geleitet. Sie haben nur eine ſchmale Gefahrzone zu paſſieren, die, wie geſagt, bis jetzt nicht mehr als zwei Schiffen ſchlecht bekommen iſt.

Darin liegt meines Erachtens bis zu einem gewiſſen Grade ein Verſagen des Ubootkrieges. Ich habe immer den Herren, insbeſondere auch dem Chef des Admiralſtabes, geſagt, daß ich mir den

Ubootkrieg nur erfolgreich denken kann, wenn wir in der Lage sind, die Erzzufuhr von Spanien und Schweden den Engländern abzuschneiden und ebenso auch das Grubenholz, denn ohne Erz und ohne Grubenholz hört für England die Möglichkeit auf, den Krieg weiterzuführen. Man hat mir gesagt, die Uboote würden diese Aufgabe vollbringen, auch dann vollbringen, wenn diese Schiffe von Torpedobooten usw. konvoiert werden. Die bisher gemachten Erfahrungen geben den Herren nicht recht. Wir schießen das eine oder das andere Schiff aus einem Geleitzuge weg, aber wenn im Geleitzug zehn Schiffe fahren, kommen doch neun heil mit ihrer Erz- oder Grubenholzladung nach England.

Meine Ansicht fasse ich deshalb dahin zusammen: An ein Aushungern Englands ist nicht zu denken, denn England braucht als Zuschuß zu seiner eigenen Produktion nur 12000 bis 15000 Tons Getreide per Tag, die es zur Not über Spanien und Frankreich beziehen und während der Nacht über den Kanal bringen kann. England wird aber zu solchen besonderen Mitteln garnicht zu greifen brauchen, denn um 12 bis 15000 Tons Getreide zu bekommen, genügen zwei mittelgroße Dampfer; die werden immer noch untorpediert bei einiger Geschicklichkeit glücklich den englischen Hafen erreichen. Und wenn die Statistik-Akrobaten mit den Mißernten jonglieren, vergessen Sie doch nicht, daß all diesen Ländern jetzt neue Ernten erstehen und es doch nicht ausgemacht erscheint, daß wir fortgesetzt mit Mißernten rechnen können.

Sie tun ein gutes Werk, wenn Sie im Hauptquartier darauf hinwirken, daß man den Gedanken aufgibt, man könne England aushungern. Leider wird man auch den Gedanken aufgeben müssen, daß man es absperren kann von der Erz- und Grubenholzzufuhr.

Gewiß, die Leistungen der Uboote sind phänomenal und werden eine ungeheure Verringerung der englischen Tonnage anrichten, sowie den Haß der Engländer gegen uns auf die Weißglühhitze steigern; aber das Ende des Krieges im Sinne der Alldeutschen können die Uboote leider nicht herbeiführen. Ein ewiger Jammer!

Ich habe mir erlaubt, als die Sache akut wurde, den Chef des Admiralſtabes daran zu erinnern, daß ein Ubootkrieg den Erfolg ſchnell bringen müſſe, daß der Zweck des Ubootkrieges weniger darin zu ſuchen ſei, möglichſt viele Schiffe zu torpedieren, als darin, einen ſolchen Schrecken um ſich zu verbreiten, daß die neutralen Länder ihre Schiffe nicht mehr hinausſchicken, einmal, weil ſie im Hinblick auf den hohen Wert der Tonnage für die Friedenswirtſchaft ihre Schiffe nicht gefährden wollen, dann, weil ſie keine Mannſchaft finden und endlich, weil auch die Verſicherungsgeſellſchaften verſagen. Dieſe Vorausſetzung hat ſich während der erſten vier Wochen erfüllt. Seit der Zeit trat das ein, was ich vorher ſagte: die Gewöhnung an die Gefahr. Die Seeleute muſtern wieder an, die Aſſekuranzgeſellſchaften verſichern wieder und die Schiffe werden wieder in Fahrt geſetzt.

Wenn der Admiralſtab, der ſicherlich darüber orientiert iſt, einmal eine kurze Aufſtellung Ihnen vorlegen möchte, wieviele Schiffe am 1. März in ſkandinaviſchen und holländiſchen Häfen durch den Ubootkrieg zur Untätigkeit verurteilt waren und wieviele Schiffe davon heute noch dort angebunden ſind, ſo würden Sie finden, daß von den Frachtdampfern — ganz milde geurteilt — mindeſtens 30% ſich wieder in Fahrt befinden, und wenn wir vier Wochen weiter ſind, werden kaum noch 20% dieſer Tonnage aus Furcht vor den Ubooten ſtillgelegt ſein.

Das iſt meine Anſchauung von der Sache. Jedenfalls wird man damit rechnen müſſen, daß der Krieg noch mehrere Jahre dauert, wenn man nichts Beſſeres einzuſtellen hat als die Wirkung der Uboote. Dabei möchte ich mich dringend dagegen verwahren, als ob ich die Ubootwaffe herabzuſetzen trachtete. Ich bewundere die Leiſtung uneingeſchränkt, wie denn überhaupt die ganze deutſche Leiſtung in dieſem Kriege in Proſa nicht mehr zu rühmen iſt, es iſt ein großes Heldengedicht!

Die Frage wird aber in einigen Monaten akut werden, wie wir dieſer entſetzlichen Weltkataſtrophe ein Ende bereiten können. Die deutſche Situation — das brauche ich Ihnen nicht zu ſagen —

hat sich durch den aktiven Eintritt Amerikas gegen uns ganz außerordentlich verschlechtert. Was es bedeutet, dieses überreiche Hundertmillionen-Volk gegen Deutschland gestellt zu sehen, ist ungeheuerlich. Nur, wenn es uns gelänge, die überaus glückliche Veränderung der russischen Verhältnisse so auszubeuten, daß sich Rußland mit seinen großen Hilfsquellen uns öffnet, werden wir in der Lage sein, den Krieg noch einige Jahre durchzuführen und zu dem Ende zu bringen, das eine lärmende Schicht bei uns verlangt.

Der Brief ist schon zu lang geworden, aber der Ernst des Gegenstandes, den er behandelt, entschuldigt die Ausführlichkeit. Meine sonstigen politischen Gedanken und Bedenken darf ich Ihnen bei einer anderen Gelegenheit einmal darlegen, denn, wie gesagt, wie ich die Lage der Dinge betrachte, halte ich es für notwendig, daß die Herren, welche den Vorzug haben, in der Umgebung des Kaisers zu sein, die Dinge sehen, wie sie sind und nicht, wie man sie sich wünschen möchte.

Bitten möchte ich Sie nur noch, einmal einen Blick zu werfen auf den Annoncenteil einer englischen Zeitung und auf denjenigen eines deutschen Blattes. Ich füge zu diesem Zweck den mir gerade zu Händen gekommenen „Daily Telegraph" hier bei. Das Studium dieser Anzeigen, welches ich schon seit Jahr und Tag betreibe, läßt den Unterschied in der Kriegsnot hüben und drüben klar erkennen."

Während des Restes des Jahres 1917 beschäftigte Ballin sich besonders lebhaft mit den Vorbereitungen für das Gesetz für den Wiederaufbau der Handelsflotte, politisch verurteilte der Gang der Dinge ihn zumeist zur Passivität. Auch durch den ersten Teil des Jahres 1918 hindurch. Seine Aufzeichnungen aus dieser Zeit sind nur kurz. Ich hebe folgendes daraus hervor:

„17. Juli 1917. Durch den Vorstoß von Erzberger, der hauptsächlich gegen Helfferich und die Marine gerichtet war, wurde die Stellung des Reichskanzlers unhaltbar. Alle Welt erklärte .....

ſich gegen Herrn von Bethmann, und ſchließlich ließ mir General von Ludendorff telephonieren, daß er ſeinen Abſchied einreichen würde, wenn Bethmann bliebe.

Ich hatte darauf eine lange Unterredung mit Exzellenz von Valentini, der auch die Notwendigkeit des Rücktritts des Kanzlers einſah, aber mit Bezug auf die Wahl des Nachfolgers in denſelben großen Schwierigkeiten ſich befand wie alle anderen Leute. Gegen Fürſt Bülow hatte Wien lebhafte Bedenken erhoben, und auf Rat von Valentini entſchloß ich mich zum Kaiſer zu gehen, um mit ihm die Situation, die ich für außerordentlich verhängnisvoll hielt, zu beſprechen. Ich ſchrieb deshalb Exzellenz von Reiſchach, daß er mich beim Kaiſer anmelden möge, zog aber am Freitag dieſe Anmeldung wieder zurück, weil mir am Donnerstag abend vom Hauptquartier telephoniert wurde, daß Hindenburg und Ludendorff bereits abgereiſt ſeien, um dem Kaiſer Vortrag in dieſer Angelegenheit zu halten. Ich wollte mich unter dieſen Umſtänden nicht mehr einmiſchen. Der Kaiſer hat dann die Generäle mit der Mitteilung empfangen, daß Bethmanns Abſchiedsgeſuch von ihm bereits am Abend vorher genehmigt ſei, und hat ſich damit aus der ſchwierigen Lage befreit, daß er der Oberſten Heeresleitung nachgeben mußte."

..... „25. Juli 1917. Geſtern war ich beim Fürſten Bülow draußen in Flottbek und fand ihn friſcher, als ich ihn ſeit Jahren geſehen habe. Ich hatte nachträglich das Gefühl, daß der Fürſt die ganze Situation jetzt ſo ſchwarz ſieht, daß er ſich ſelbſt nicht ſcheuen würde, das Amt eines Staatsſekretärs des Auswärtigen unter Michaelis zu übernehmen, nur um endlich wieder mit unſerer auswärtigen Politik in vernünftige Bahnen einlenken zu können. Die Bethmann'ſche Politik verurteilt er, entgegen ſeiner früheren Zurückhaltung, auf das Heftigſte; er behauptet, daß Bethmann mit der Hergabe des gleichen Wahlrechts nicht anders gehandelt habe wie ein Bankier, der am Tage vor ſeinem Bankerott ſich noch über Waſſer halten will, indem er die fremden Depots angreift.

Von der Mexiko-Depesche (der Depesche des Auswärtigen Amtes an den Gesandten in Mexiko, die mit ein Grund für den Krieg mit Amerika war. D. V.) sprach er sehr lustig, weil er, ebenso wie ich, meint, daß seit dem Hauptmann von Köpenick kaum etwas Tolleres geleistet worden ist. Bülow sagte, daß, wenn ein Lustspieldichter die Sache verwerten wollte, er sicherlich nicht auf den Gedanken kommen könnte, sie in der modernen Zeit spielen zu lassen, sondern zurückgreifen müßte auf die Zeit der Allonge-Perrücke."

..... „30. Juli 1917. Herr Oberstleutnant von Voß, (Chef des Stabes beim Generalkommando in Altona) telephonierte mit mir mehrfach und besuchte mich auch in der Sache der eventuellen Wahl Bülows für das Auswärtige Amt. Ich fürchte aber, daß keine Aussicht besteht für die Berufung des Fürsten. Der Fürst selbst teilt diese Ansicht und möchte auch nicht, daß in der Presse für ihn gearbeitet wird."

..... „14. Sept. 1917. Inzwischen stattete der Kaiser am 19. August Hamburg einen eintägigen Besuch ab. Er kam von Helgoland und war in rosenfarbigster Stimmung.

Er tat, als ob er mit seinem neuen Kanzler sehr zufrieden sei und war von einer Siegeszuversicht, die meines Erachtens in den Verhältnissen absolut nicht begründet ist."

Aus dem September des Jahres 1917 stammt eine Denkschrift, die Ballin für den neuen Staatssekretär des Reichswirtschaftsamtes, Dr. Schwander, verfaßte. Außer mit politischen Fragen beschäftigt er sich darin auch mit wirtschaftspolitischen, namentlich auch mit der Frage der Regulierung der Wirtschaft durch staatliche Einflußnahme, die bei den Erörterungen über die sogenannte „Übergangswirtschaft" eine große Rolle spielte. Diese Frage machte Ballin außerordentlich zu schaffen. Ich komme darauf noch zurück und lasse zunächst die Denkschrift folgen:

6. Sept. 1917.

„Der Fall von Riga läßt uns wieder erkennen, wie unendlich weit unſere militäriſchen Leiſtungen unſeren politiſchen Handlungen überlegen ſind. Mit der Mexiko-Depeſche hatten wir meines Erachtens den Gipfel erklommen, aber ich muß ſagen, daß der Abſtieg ein recht langſamer iſt. Die kürzliche Mitteilung in den Zeitungen, daß der Bundesrat ſich mit der Staats- und Verwaltungsreform für das Reichsland befaſſen ſoll, läßt mich wieder das Herannahen eines großen politiſchen Verſagens empfinden. Man glaubt, wie es ſcheint, bei uns, indem man Elſaß-Lothringen als ſelbſtändigen Bundesſtaat etabliert, eventuell mit einem ſüddeutſchen Prinzen als Großherzog oder dergleichen, ein Friedenshindernis aus dem Wege zu räumen. Meines Erachtens wäre es ein großer taktiſcher Fehler, wenn man die elſaß-lothringiſche Frage in ſolcher Form jetzt vor dem Kriegsende zu löſen verſuchte. Wir müſſen uns doch klar darüber ſein, daß jeder der gegenwärtigen Volksverführer für ſeine Galerie zu ſpielen hat, und daß alſo bei einem Friedensſchluß, der, wie ich vorausſehe, ſich aufbauen wird auf Kompromiſſen, auch die franzöſiſchen Machthaber etwas nach Hauſe bringen müſſen, was dem Manne in der Straße mindeſtens das Gefühl eines erlangten Achtungserfolges einimpft. Natürlich wäre es für uns leichter und angenehmer, jetzt dieſe Frage ſpontan und aus der Initative der Reichsregierung heraus zu löſen; aber wir begeben uns damit wieder einer Kompenſationsmöglichkeit, die vielleicht geeignet wäre, Frankreich einen erträglichen Abgang von der Kriegsbühne zu ſchaffen.

Wir haben ein Talent, durch voreilige Handlungen, welche den Frieden vorbereiten und erleichtern ſollen, ihn immer weiter hinauszuſchieben. Denken Sie an Polen! Auch daß wir auf Belgien jetzt Hypotheken eintragen, wie der Rat von Flandern und die Verwaltungsteilung ſie mit ſich bringen, vermindert den Wert und die Wucht dieſes großen Fauſtpfandes.

Auch wirtſchaftspolitiſch geſchieht bei uns zu viel. Die Kriegsgeſellſchaften ſchießen wie Pilze aus der Erde, und die Vorbereitungen für die Löſung der ſchweren wirtſchaftlichen Aufgaben nach dem Kriege treiben uns viel zu weit hinein in ſtaatlich geleitete Organiſationen. Ich halte das ganze Inſtitut des „Reichskommiſſars für die Übergangswirtſchaft“ für überflüſſig. Man ſoll an der natürlichen Entwicklung der Verhältniſſe nur nicht unnatürliche Operationen vornehmen. Das aber iſt die Aufgabe des Reichskommiſſars, der ſeinerſeits wieder unter die Herrſchaft der Reichsbank oder einer von ihr geſchaffenen beſonderen Organiſation für die Deviſen- und Valutafragen geraten wird.

Ich halte unſere völlig in Unordnung geratene Valuta für ein vortreffliches Mittel, den Haß gegen uns und die Abneigung, mit uns Geſchäfte zu machen, bei unſeren Feinden bald aufzulöſen. Der Amerikaner, der für ſeinen Dollar nicht mehr, wie früher, für Mk. 4,20 Waren bei uns erhält, ſondern für Mk. 6,20, wird bald ſein Herz für uns wieder entdecken.

Dazu kommt, daß ein Friede, ſelbſt wenn er uns gar nichts weiter bringt, dem Deutſchen Reiche doch einen ungeheuren Zuwachs an Preſtige in der ganzen Welt ſichert. Preußen iſt nach dem Siebenjährigen Kriege eine Großmacht geworden, trotzdem der Krieg Friedrich dem Großen weder an Land noch an Geld eine Entſchädigung brachte, ſondern ihm nur den Beſitz erhielt, den er verteidigt hatte. Preſtige in der Welt bedeutet aber Kredit, und deshalb bin ich der Anſicht, daß dieſe ganzen fürchterlich ängſtlichen Erörterungen über die Valuta und über die Notwendigkeit der Kontrolle der Zahlungen nach dem Auslande höchſt überflüſſig ſind, ebenſo überflüſſig wie die ſtaatliche Aufſicht über die ſogenannte Übergangswirtſchaft.

Die jetzt kämpfende Welt wird nach dieſem Kriege arm ſein, und die Wechſelkurſe ſowie die enorm hohen Preiſe der Rohſtoffe werden uns ſchon dazu leiten, mit Bezug auf den Import der Rohſtoffe von der Hand in den Mund zu leben. Es wird, ſolange normale Verhält-

niſſe nicht wiederhergeſtellt ſind, keine vernünftig geleitete Induſtrie Rohſtoffe in größeren Mengen importieren, als für ihren dringenden Bedarf erforderlich ſind.

Deshalb meine ich, wir ſollten bei der Reichsregierung darauf hinwirken, die Sucht nach der Bindung von Induſtrie und Handel aufzugeben und die volle Freiheit wiederherzuſtellen. Die Ausführung des Gedankens — der natürlich im Hinblick auf unſere ungeheure Verſchuldung naheliegt — große Teile unſerer Einfuhr und Ausfuhr in ſtaatliche Bewirtſchaftung zu übernehmen, um dieſe großen Erwerbsquellen dem Staate für die Erlöſung aus ſeiner Schuldenlaſt zugänglich zu machen, würde unſer wirtſchaftliches Schickſal beſiegeln. Man überſieht oder man will nicht erkennen, daß die Wohlfahrt von Induſtrie und Handel aufgerichtet iſt auf perſönlichen Beziehungen.

Mir iſt es unverſtändlich, wie angeſichts der Erfahrung der letzten 40 Jahre, in welchen die freie Induſtrie, der freie Handel und die freie Schiffahrt das ungeheure Nationalvermögen in Deutſchland aufgebaut und alle die unermeßlichen Erfolge errungen haben, kluge Staatsmänner den Plan ernſtlich in ſich aufnehmen können, dieſen großen Erfahrungen gegenüber ein Syſtem der Staatshandelswirtſchaft aufzurichten. Ich frage Sie: Wie denkt man ſich ſolche ſtaatliche Organiſation den Schwankungen der Konjunktur gegenüber, der Wahrnehmung der Vorteile der Terminmärkte, der kaufmänniſch gar nicht zu entbehrenden Spekulation? Man hat zwar dafür ſchon ein Mittel vorgeſehen, indem man davon ſpricht, Kaufleute in dieſe Organiſation hineinzuſtecken oder überhaupt das Syſtem des ſogenannten gemiſcht-wirtſchaftlichen Betriebes einzuführen. Der Himmel bewahre uns davor! Sie haben ſicherlich noch mehr als ich reiche Erfahrungen mit den Kaufleuten gemacht, die plötzlich in die Sonne der ſtaatlichen Autorität gerückt worden ſind. Die meiſten von ihnen haben in ſolcher bengaliſchen Beleuchtung völlig verſagt, ſie ſind bureaukratiſcher geworden als die Bureaukraten, und die Initiative ſowie das Streben, mutig eine Verantwortung zu tragen, waren ſchnell erloſchen. Freie Bahn dem Tüchtigen! Nur die perſönlichen

Beziehungen und persönliche Tüchtigkeit werden den Wiederaufbau unserer Nationalwirtschaft vollbringen können. Dem gemischt-wirtschaftlichen Institut fehlt die Elastizität, fehlt auch das Persönliche sowie die nötige Freiheit des Handelns.

Man wird vielleicht erwidern, daß diese Erwägungen höchst beachtenswert sind, daß andererseits aber der Staat in seiner großen Verschuldung doch zu besonderen Maßnahmen gezwungen ist. Da sollte man diese Maßnahmen doch lieber auf dem Wege der direkten und indirekten Besteuerung suchen, als daß man den Ständen, welche während der letzten Jahrzehnte bewiesen haben, was sie zu leisten vermögen, diese Leistungsfähigkeit nimmt.

Auch die tüchtigen Kaufleute, wenn sie nicht gerade Genies sind, unterscheiden sich in Verdiener und Verwalter. Die erste Gattung, die zudem noch sehr dünn gesät ist, läßt sich weder in einen Staats-, noch in einen gemischt-wirtschaftlichen Betrieb einengen. Mit der zweiten Gattung allein kann aber keine Organisation dauernd auf den Beinen bleiben.

Dazu kommt das außerordentliche Mißtrauen, welches das feindliche Ausland diesen unter Staatsaufsicht stehenden Instituten entgegenbringen wird. Ich entsinne mich, mit welcher Nichtachtung auf den internationalen Schiffahrtskonferenzen die französischen Delegierten von allen Seiten behandelt wurden, weil man wußte, daß die französischen großen Schiffahrtslinien infolge der hohen Regierungssubsidien auch die Regierungsaufsicht über sich ergehen lassen mußten und wichtigen Beschlüssen weder zustimmen noch sie ablehnen konnten, weil sie erst die Genehmigung ihres Regierungskommissars einzuholen hatten. Man ließ sie deshalb einfach links liegen, denn man wußte, daß eine gegenteilige Initiative von ihnen doch nicht ausgehen würde.

Und wir haben wirklich allen Grund, mit der größten Vorsicht in Fragen des Wiederaufbaus unserer Wirtschaft zu verfahren. Der vortreffliche Dr. Naumann hat mit seinem Schlagwort „Berlin — Bagdad" schon viel Fensterscheiben zertrümmert, welche die Erwerbsstände nach

dem Kriege zu bezahlen haben. Der Gedanke des mitteleuropäiſchen Wirtſchaftsverbandes iſt zu einer höchſt unglücklichen Zeit in die Welt geſetzt und mit einer Propaganda hinausgetragen worden, welche die Gegenmaßnahmen unſerer Feinde, wie ſie in den Beſchlüſſen der Pariſer Wirtſchaftskonferenz aufgeſtellt worden ſind, hervorrufen mußten.

Die Beſchlüſſe der Pariſer Wirtſchaftskonferenz waren nicht ernſtzunehmen bis zu dem Tage, an welchem Amerika in den Krieg gegen uns eintrat. Unter amerikaniſcher Mitwirkung ſind die Beſchlüſſe aber durchführbar, und deshalb ſehe ich mit beſonderer Sorge auf die weitere Entwicklung dieſer Frage. Nach meiner Anſicht iſt es notwendig, daß unſere Friedensverhändler nicht eher an den Konferenztiſch ſich ſetzen, bis darüber ein Einverſtändnis erzielt iſt, daß im Falle eines Friedensſchluſſes die früheren Beziehungen auf handelspolitiſchem Gebiet in weiteſter Form wiederhergeſtellt und die Beſchlüſſe der Pariſer und Mitteleuropäiſchen Konferenzen aufgehoben ſind. Eine ſolche Haltung können unſere Verhändler aber nur annehmen, wenn ſie gleichzeitig auch die Frage der Handelsverträge in der Form aufrollen, daß für eine ausgedehnte Periode alle abgelaufenen und noch beſtehenden Handelsverträge ihre Gültigkeit zurückerlangen ſollen. Die Nachteile, welche in einigen Verträgen für uns ſind, werden reichlich aufgewogen durch die Vorteile, welche andere Verträge uns eröffnen.

Man kann der Regierung gar nicht genug empfehlen, in allen ſolchen Fragen zurückzugreifen auf das Urteil erfahrener Kaufleute. Ich habe das Herrn von Bethmann ſchon in der erſten Zeit des Krieges vergeblich ans Herz gelegt. Es hat doch alles ſeine Wiſſenſchaft! Ich las gerade geſtern in einem Briefe von Guſtav Freytag an ſeinen Verleger Hirzel die vortreffliche Selbſtkritik: „Was aus meiner Arbeit wird, weiß ich noch nicht, doch fürchte ich, daß ich mache, was andere mit mehr Beruf machen könnten, und nicht mache, was meines Amtes wäre.“ Jeder große Führer im Wirtſchafts- wie im politiſchen Leben muß erkennen, wie abträglich es iſt, wenn er ſich in Arbeiten zerſplittert, die ein anderer ebenſogut oder vielleicht noch beſſer machen

kann. Das ſollte ſich die Regierung auch geſagt ſein laſſen, wenn ſie verſucht, mit der vergoldeten Hand einzugreifen in die großen wirtſchaftlichen Organiſationen, wie ſie ſich in den Kartellen, Syndikaten und ähnlichen Gebilden uns darſtellen. Da, wo ein Syndikat im Intereſſe eines Erwerbszweiges notwendig iſt, wird ſich auch der Führer finden, der es zuſtande bringt. Und nur da, wo die Notwendigkeit ſolchen Zuſammenſchluſſes von kleinen Geiſtern aus perſönlichen Trieben heraus nicht anerkannt wird, ſollte man die Regierung bitten, denjenigen Druck auszuüben, der im Intereſſe der großen Ziele und Zwecke einer ſolchen Vereinigung ihr notwendig erſcheinen könnte.

Ich fürchte, daß wir nach dem Kriege nicht die Mittel haben werden, die Verkehrsaufgaben, welche unſerer noch mit Bezug auf den Ausbau der Waſſerſtraßen uſw. warten, bald zu löſen. Jedenfalls würde eine Löſung in den erſten Jahren nach dem Kriege immer vorausſetzen, daß Abgaben in einer Höhe erhoben werden, die den Vorteil der neuen Kanäle und Waſſerſtraßen wieder aufzuheben geeignet ſind. Auch jetzt leiden Induſtrie und Handel ſchon ſchwer unter den Laſten der Kanalabgaben, Schleppmonopole uſw. Eine großzügige Waſſerſtraßenpolitik, welche es ſich zur Aufgabe geſtellt hat, den deutſchen Ausfuhrhandel zu heben, müßte nicht ängſtlich die Verzinſung der Anlagekoſten in der Erhebung großer Abgaben ſuchen. Man hat ja auch die Chauſſeebäume weggeräumt.

Sorgenvolle Stunden bereitet mir auch die immer lärmender werdende Agitation, welche ihr Ziel in der Abtrennung der Ukraine, Finnlands und anderer fremdvölkiſcher Landesteile von Rußland ſucht. Ich habe von Anfang des Krieges an ſchon den Standpunkt vertreten, daß unſer Hauptkriegsziel darin beſtehen müßte, Rußland von der Entente abzuſprengen, um in der möglichſt engen Verbindung mit Rußland einen Block zu bilden, der ſtark genug iſt, eine engliſch-franzöſiſch-amerikaniſche Allianz in Reſpekt zu halten. Das müßte auch heute noch unſer Streben ſein. Aber wenn wir darauf ausgehen, das Ruſſiſche Reich zu verkleinern und unabhängig in ſeine

einzelnen Teile zu zerlegen, dann werden wir nach dem Kriege politisch auf sehr schwachen Beinen stehen, und dieser Zustand müßte naturnotwendig auch seine trüben Schatten werfen auf den Wiederaufbau der deutschen Volkswirtschaft."

Gegen die Pläne der Übergangswirtschaft wurde auf Veranlassung von Ballin in Hamburg im Sommer 1918 ein besonderer Vorstoß unternommen, indem die Mitglieder des Reichstages nach Hamburg eingeladen und ihnen in drei Vorträgen die hanseatischen Ansichten in dieser Frage vorgetragen wurden. Am Schluß dieser Tagung faßte Ballin in einem Trinkspruch noch einmal kurz seine Anschauungen zusammen. Sie enthalten, ebenso wie die obige Denkschrift, vieles, das sich, auch an den Erfahrungen der jüngsten Vergangenheit nach dem ungünstigen Kriegsausgang gemessen, als richtig erwiesen hat. Ballin führte aus:

„Dem Dank, welchen der Präses der Handelskammer heute mittag Ihnen zum Ausdruck brachte, und der nach den vortrefflichen Vorträgen, welche wir gehört haben, die überaus freundliche Rede des Herrn Vizepräsidenten des Reichstages, Geheimrat Dove, auslöste, diesem Dank möchte ich auch an dieser Stelle Worte verleihen. Ich möchte es aussprechen, wie aufrichtig und freudig wir es anerkennen, daß die Vertreter des deutschen Volkes in so großer Zahl unserer Einladung zu dieser Tagung in Hamburg Folge geleistet haben. Sie haben es getan in der Erkenntnis, daß alle Fragen, welche mit dem Wiederaufbau der deutschen Friedenswirtschaft zusammenhängen, Fragen sind, die — vom ersten bis zum letzten — jedes Mitglied des deutschen Volkes eng berühren. Sie haben es auch getan in Sympathie für die alte Freie und Hansestadt Hamburg, die mehr wohl als jede andere deutsche Stadt an der Last dieses Krieges zu tragen hat. Sie taten es sicherlich aber auch aus der Erkenntnis heraus, daß Hamburg und seine Schwesterstadt an

der Weſer nach dieſem Kriege berufen ſein werden, große und ſchwere Aufgaben zu löſen, indem ſie der deutſchen Weltwirtſchaft die Wege wieder bahnen und neue Wege erſchließen.

Herr Geheimrat Dove hat in ſeiner Rede heute mittag es ausgeſprochen, daß man vertrauensvoll die Vorträge in ſich aufnehmen könne, die, von hanſeatiſchem Geiſt getragen, man heute gehört habe. Wir würden Ihnen dankbar ſein für dieſes Vertrauen, das uns hoch ehren würde, und wir verſichern Ihnen, daß es uns eine heilige Pflicht ſein wird, mit allen Kräften dahin zu ſtreben, daß wir dieſe Aufgaben reſtlos erfüllen. Aber ſorgen Sie Ihrerſeits dafür, daß man uns nicht eine Schlinge um den Hals legt; ſorgen Sie dafür, daß man Abſtand nimmt von der gefährlichen Abſicht, Volkswirtſchaft und Weltwirtſchaft im Kaſernenhof zu betreiben! Schaffen Sie uns Licht und Luft und Freiheit, dann werden wir, die wir mit der überſeeiſchen Welt in Verbindung ſtehen, dieſe ſchweren Aufgaben reſtlos zu erfüllen vermögen. . . . . .

. . . . . Ich bin der feſten Überzeugung, daß diejenige Politik, die in der Bezeichnung „Übergangswirtſchaft“ ſich aufbaut, auf falſcher Bahn ſich befindet. Wir bereiten damit einem Wirtſchaftskrieg nach dem Kriege den Boden. Wir brauchen einen doppelt gepanzerten Frieden! Wir können nicht da, wo wir den Zwang ſetzen, von unſeren Gegnern die Freiheit verlangen. Wir können nicht für die Freiheit der Meere kämpfen und gleichzeitig vor Mitteleuropa ein Siegel legen.

Daß für die Durchführung dieſer wirtſchaftlichen Aufgaben eine gewiſſe ſtaatliche Aufſicht nötig iſt, leugne ich durchaus nicht. Das iſt ja ſelbſtverſtändlich; aber alles, was darüber hinausgeht, iſt vom Übel. Wenn heute geſagt wird, daß die Übergangswirtſchaft teilweiſe drei Jahre dauern ſoll, wenn öffiziös verkündet wird, daß man für die Zwecke der Übergangswirtſchaft auch die tauſend Kriegsgeſellſchaften verwenden und dann langſam abbauen will, dann kann ich dieſen Abſichten nur meine ernſteſten Warnungen entgegenſetzen. Sobald der Krieg vorbei iſt, werden alle tüchtigen Männer zu ihrer legitimen Betätigung zurück-

eilen. Was dann in den Kriegsgeſellſchaften für die ſogenannte Übergangswirtſchaft ſitzenbleibt, das dürften doch teilweiſe Leute ſein, die in dieſen äußerlich nicht gerade ſchönen Geſchöpfen geheime Reize entdeckt haben, oder es ſind Leute, welche, die friſche Zugluft des freien Spiels der Kräfte fürchtend, ſich unter den Fittichen des Vaters Staat wohlgeborgen fühlen. Wenn Sie Deutſchlands Zukunft auf Gedeih oder Verderb ſolchen Organiſationen überlaſſen wollen, dann bleibt, wie geſagt, der Wirtſchaftskrieg nach dem Kriege uns ſicherlich nicht erſpart. Dann haben Sie noch mit einem vieljährigen Krieg zu rechnen."

Aus den letzten Monaten des Krieges, die auch die letzten Lebensmonate Ballins waren, ſei nur ein Ereignis noch hervorgehoben, allerdings eins von dramatiſcher Bedeutung. Es iſt Ballins letzte Begegnung mit dem Kaiſer. Seine Aufzeichnungen darüber, ſo aphoriſtiſch ſie ſind, bedürfen keines Kommentars. Ich gebe ſie unverkürzt hier wieder.

„Hamfelde, den 25. Auguſt (Sonntag) 1918.

Am letzten Dienstag telephonierte mir Herr Deters (Direktor der Firma Hugo Stinnes in Hamburg. D. V.) im Auftrage von Hugo Stinnes, daß dieſer mich gern in Berlin am Donnerstag ſehen möchte. Der Oberſtleutnant Bauer (einer der Adjutanten Ludendorffs, ein Mann, der viel Schuld hat an der großinduſtriellen, alldeutſchen Orientierung des Generals) iſt bei ihm geweſen, und die Mitteilungen dieſes Mannes ließen ihm eine Unterredung mit mir dringend erwünſcht erſcheinen. Ich lehnte ab, weil ich mir denken konnte, daß die Aufgabe, die man mir zuzuſchieben trachtete, höchſt unerfreulicher Natur ſei.

Am nächſten Morgen telephonierte Herr Deters wieder, Stinnes werde, um mich zu ſprechen, Freitag morgen mich in Hamburg beſuchen.

Ich fuhr Mittwoch nachmittag nach Hamfelde, am Donnerstag aber ſchon wieder zur Stadt, da Stinnes ſchon Freitag um 10½ Uhr vormittags bei mir ſein wollte.

Es fand dieſe Unterhaltung alſo am Freitag, den 23. Auguſt um 10 Uhr 40 bis 1 Uhr 15 ſtatt. Stinnes eröffnete mir mit ſeiner erfreulichen Offenheit und Klarheit, daß die militäriſche Situation ſich ſehr verſchlechtert habe. Unſer Mannſchaftsmaterial fange an zu verſagen, wir hätten viele Überläufer (Stinnes nannte, glaube ich, eine Zahl von 32000) während der letzten Zeit. Ludendorff habe dem Kronprinzen endlich reinen Wein eingeſchenkt, aber es bliebe noch übrig, den Kaiſer aufzuklären, auch darüber beſonders aufzuklären, daß die Sache mit Hertling nicht weitergehen könne, der völlig ſiech ſei; eigentlich regiere ſein Sohn, der Rittmeiſter; es geſchähe nichts, um zu einem Frieden zu kommen. Auch ſonſt ginge es im Reich drunter und drüber. Der Kriegsminiſter v. Stein verſage. Vielfach ſtellten ſich die ausgehobenen Leute gar nicht mehr, in Schleſien ſeien ſie in großer Zahl in die Wälder geflüchtet, und die Frauen verſorgten ſie mit Nahrung, während das Generalkommando nichts Energiſches unternähme. Ich antwortete Stinnes, daß ich bereit ſein würde, im Einverſtändnis mit Ludendorff die peinliche Miſſion zu übernehmen, vorher aber mit Ludendorff darüber einig ſein müſſe, welche Perſönlichkeit man dem Kaiſer als Kanzler präſentieren wolle."

„Fortſetzung. Hamburg, den 26. Auguſt 1918. Stinnes meinte, daß Ludendorff an den Fürſten Bülow denke. Ich antwortete Stinnes, daß meines Erachtens Bülow wohl als Führer einer Friedensverhandlungs-Kommiſſion in Betracht käme, daß aber die Zeit für eine Wiederberufung Bülows zum Amte des Reichskanzlers verpaßt ſei, und daß er bei dem deutſchen Volke, insbeſondere bei den Sozialdemokraten, nicht das Vertrauen genieße, welches jetzt der Reichskanzler haben müſſe. Das gleiche ſei bei unſeren Feinden der Fall. England, Frankreich und Amerika würden in einem Fürſten und noch dazu im Fürſten Bülow nicht mehr die Perſönlichkeit erblicken, die eine Demokratiſierung Deutſchlands ernſtlich durchführen wolle. Es ſei aber notwendig, daß, wenn wir endlich zu einer Ausſprache über den Frieden kommen würden, das Amt des Reichskanzlers in den Händen eines

Mannes läge, der auch den Feinden einwandfrei erſchiene. Stinnes gab mir darin vollſtändig recht.

Es wurde dann hin und her geſprochen über die Möglichkeit, eine andere, beſſer geeignete Perſönlichkeit zu finden, ohne daß wir uns über einen Kandidaten einigen konnten. Stinnes ſchlug ſchließlich vor, daß wir uns in Berlin mit dem Beauftragten des Generals Ludendorff, dem Oberſtleutnant Bauer, über die Sache ausſprechen ſollten. Er wolle in Berlin zunächſt über unſere Unterhaltung Bericht erſtatten und hoffe, daß man heute — Montag — abend oder morgen — Dienstag, den 27. Auguſt — mit Bauer zuſammenkommen könnte.

Inzwiſchen hörte ich heute morgen von Stinnes durch Deters, daß Stinnes ein Telegramm an mich gerichtet habe, wonach dieſe Konferenz erſt am nächſten Montag, den 2. September, abends 8 Uhr, ſtattfinden ſolle. Stinnes ſchlug vor, daß wir beide uns vorher um 7 Uhr im Hotel Continental treffen ſollten. Ich habe ſagen laſſen, daß ich es für richtiger halte, wenn wir ſchon um $6^1/_2$ Uhr zuſammenkämen.

Nachtragen muß ich noch, daß Bauers reſp. Ludendorffs Vorſchlag dahin ging, daß nicht ich allein zum Kaiſer gehen ſolle, ſondern gemeinſam mit Stinnes, Duisberg und Krupp von Bohlen.

Ich habe Stinnes geſagt, daß ich die Entſendung einer ſolchen Deputation für ganz falſch halten würde. Der Kaiſer würde ſich niemals von vier Herren, von denen er zwei überhaupt nicht kennt, derartige Dinge ſagen laſſen. Es ſei richtiger, wenn Herr v. Bohlen zunächſt allein ginge, oder, wenn Ludendorff es ſehr wünſchte, ich allein dieſe Miſſion übernähme und eventuell verſuchte, den Kaiſer zu bewegen, auch die übrigen drei Herren zu empfangen.

Stinnes war ſehr bedrückt und ſah die Lage ebenſo ernſt an wie ich."

Die Aufzeichnungen über die Berliner Unterhaltung beſchränken ſich auf Stichwörter, aus denen hervorgeht, daß nicht der Oberſtleutnant Bauer, ſondern ein Vertreter von ihm, Major von Harbou, daran teilnahm, und daß die Per-

ſonenfrage für den Reichskanzlerpoſten nicht gelöſt werden konnte. Ballin dachte als letzte Möglichkeit an Stinnes ſelber, weil die Situation ihm nach einem Mann mit diktatoriſchen Befugniſſen und entſprechendem Charakter zu verlangen ſchien.

Über die Unterredung mit dem Kaiſer ſchreibt Ballin:

„Ich kam am Morgen des 5. September in Wilhelmshöhe an und wurde für 12¾ Uhr zum Vortrage beim Kaiſer beſtellt. Man nannte es diesmal „zum Vortrag", weil der neue Chef des Zivilkabinetts, Herr v. Berg, offenbar der Sache einen amtlichen Anſtrich geben wollte, um dem Vortrage beiwohnen zu können. Schließlich konnte der Kaiſer in ſeiner Ungeduld es aber doch nicht ſolange hinauszögern, und ich wurde bald darauf telephoniſch erſucht, mich von 11 Uhr an bereit zu halten.

Ich begab mich um dieſe Zeit ins Schloß und wartete im Zimmer des Adjutanten, bis der Kaiſer kam, um mit mir ſpazieren zu gehen. Aber auch Herr v. Berg hatte ſich eingefunden und ging mit uns. Infolgedeſſen verlor die Unterhaltung die Freiheit, welche im Intereſſe des Kaiſers ſelbſt und des Vaterlandes ſehr erwünſcht geweſen wäre.

Ich fand den Kaiſer wieder ſehr mißorientiert und in der gehobenen Stimmung, die er gern in Gegenwart eines Dritten zeigt. Man hatte die Dinge ſo verdreht, daß ſelbſt der ſchwere Mißerfolg der Offenſive, der zuerſt eine große Depreſſion bei ihm hervorgerufen hatte, zu einem Erfolg wurde. Man beabſichtigt jetzt in die alte Hindenburg-Stellung zurückzugehen, und die Offenſive hat alſo nichts erreicht als den Verluſt von einigen Hunderttauſend wertvollen Menſchenleben. Das alles wird dem armen Monarchen, wie geſagt, ſo ſerviert, daß er das Kataſtrophale gar nicht merkt.

Er ſetzt jetzt alle Hoffnung auf Herrn v. Hintze, den er offenbar für ein großes Licht hält.

Ich habe dem Kaiſer meine großen Bedenken vorgetragen und ihm geſagt, daß ich es nicht für ausſichtsvoll halte, Friedensverhandlungen

mit England anzuknüpfen, ſondern daß ich dringend empfehle, ſo ſchnell wie möglich mit Wilſon in Verbindung zu treten, der keinen Landgewinn in Europa anſtrebt und ein Ideologe iſt, daß aber die Wahrſcheinlichkeit naheliegt, daß bei einer Fortſetzung des Krieges Wilſon in die Hände einer Kriegspartei gerät und dann für eine Ordnung der Dinge nach ideologiſchen Grundſätzen nicht mehr zu haben iſt.

Der Kaiſer ſah die Richtigkeit dieſer Anſchauung ein, glaubt aber mit den Verhandlungen warten zu müſſen, bis der Herbſt da iſt und wir in die ſichere Hindenburg-Stellung zurückgekehrt ſind. Dann ſoll von der angebotenen Vermittlungstätigkeit der Königin von Holland Gebrauch gemacht werden.

Da, wo ich zu freiheitlich wurde, griff Herr v. Berg geſchickt ein und erklärte mir, als der Kaiſer gegangen war, *man dürfe den Kaiſer nicht zu peſſimiſtiſch machen.*

Ich ſprach auch mit dem Kaiſer über die Freigabe der verderblichen Lebensmittel, wie Butter, Eier uſw., und verſicherte ihn, daß die Höchſtpreiſe und die Geſetze gegen den Schleichhandel nur dazu dienten, das Volk auszurauben und das Geld in die Hände von Schleichhändlern zu bringen. Der Kaiſer war ganz mit mir einer Anſicht, und es wurde beſchloſſen, jedenfalls die verderblichen Lebensmittel zu befreien und den legitimen Handel damit voll wieder einzuſetzen.

Im übrigen erklärte der Kaiſer, daß dieſem Kriege bald ein zweiter folgen würde: Der zweite puniſche Krieg. Er ſprach viel von dem Bündnis zwiſchen England und Amerika, das natürlich gegen Japan gerichtet ſei, und entwickelte politiſche Anſichten, die erkennen ließen, daß er außerordentlich ſchlecht informiert wird.

Herr v. Berg iſt offenbar konſervativ und alldeutſch und führt, wie es ſcheint, die Regierung bei Hofe. In der Sache des gleichen Wahlrechts für Preußen ſtellte er ſich allerdings auf meinen Standpunkt, nämlich, daß man das gleiche Wahlrecht durchſetzen müſſe, nachdem es vom König verſprochen worden iſt.

Da der Kaiſer mit der erkrankten Kaiſerin allein ſpeiſte, aß ich an der ſogenannten Marſchallstafel, an der von den Damen nur die Gräfin Keller und die Gräfin Rantzau teilnahmen, ferner die Herren des Kaiſerlichen Dienſtes ſowie der Arzt und Kammerherr der Kaiſerin. General v. Gontard fungierte als Hofmarſchall in Vertretung des leider ſchwer erkrankten Herrn v. Reiſchach."

In Ergänzung des Urteils Ballins über den Kaiſer füge ich noch den Eingang eines Briefes von ihm vom 25. Oktober 1918 an:

„Inzwiſchen iſt ja nun auch die Antwortnote Wilſons eingegangen und ihre Annahme wird, darüber darf man keine Zweifel walten laſſen, eine Kapitulation darſtellen.

Die Note läßt nach meiner Auffaſſung klar erkennen, daß Wilſon und ſeine Verbündeten den Rücktritt der Hohenzollern oder doch mindeſtens des Kaiſers und des Kronprinzen anſtreben und in der Form gemilderter Friedensbedingungen bezahlen würden.

Jeder der Männer an der Spitze der Regierungen hat für ſeine Galerie zu ſpielen, und der Galerie könnte man allerdings den großen Erfolg nicht greifbarer darlegen, als wenn man den Mann, der verantwortlich für den Krieg gezeichnet hat, als Opfer forderte und erhielte. Ich glaube nicht, daß der Kaiſer ſehr traurig ſein würde, wenn er jetzt mit einer noblen Geſte ſich ins Privatleben zurückziehen könnte. Der Krieg, der dem Charakter des Hohen Herrn völlig zuwider lag, hat doch ſo zermürbend auf ihn gewirkt, daß man auch in ſeinem Intereſſe es nur wünſchen könnte, daß ihm der Rückzug in ein behagliches Privatleben ermöglicht werde. Das wird er ſelbſt erkennen und ſicherlich dem Wohlergehen des Volkes ſich nicht in den Weg ſtellen wollen. Dagegen wird natürlich ſeitens der Kaiſerin ein ſehr erheblicher Widerſtand aufgebracht werden. Die Ernennung ſeines Enkels zum Nachfolger und die Einſetzung eines Regenten, dem man Vertrauen entgegenbringt, würde heute der ganzen deutſchen Situation viel von ihrer Furchtbarkeit

abſtreifen. Natürlich würde ein ſolcher Rücktritt nicht ohne gewiſſe Erſchütterungen vor ſich gehen, aber dieſe Nachteile müßten in den Kauf genommen werden. Schön wäre es ja, wenn man ſie vermeiden könnte und wenn man den Kaiſer in die Poſition eines Königs von England zu bringen vermöchte, der im weſentlichen alle Annehmlichkeiten des Königtums genießt, ohne durch Verantwortungen, die zu tragen er gar nicht in der Lage iſt, belaſtet zu ſein. Freude am Regieren hat meines Erachtens der Kaiſer nie gehabt, jedenfalls hat er dieſe Freude, nachdem er ſich dieſen Krieg auf den Hals hatte laden laſſen, recht verloren."

In der letzten Aufzeichnung, die Ballin ſeinem Tagebuch anfügte, heißt es:

„Stinnes ließ mir mitteilen, daß ſowohl das Zentrum wie die Sozialdemokraten dafür wären, daß ich die Friedensverhandlungen führen müſſe. Ich habe ihm ſagen laſſen, daß ich nicht kneifen würde, aber jedem anderen es lieber gönnte."

Das war am 2. November 1918. Eine Woche ſpäter, am 9. November, hatte das Herz aufgehört zu ſchlagen, das ſo heiß für Kaiſer und Reich geglüht hatte und unter der Wucht von Sorgen und Kummer gebrochen war.

XI.

Perſönliches.

Albert Ballins Lebenswerk im Rahmen dieſes Bandes erſchöpfend zu ſchildern, erſchien dem Verfaſſer, je mehr er ſich mit der Arbeit beſchäftigte, deſto mehr ausgeſchloſſen. 32 Jahre unabläſſiger, harter Arbeit, unterbrochen nur, wenn die Herrin Natur oder ein ganz gebieteriſches ärztliches Gebot es befahlen, verbracht an der Spitze eines Unternehmens, das durch dieſe Arbeit zu einem der größten erwuchs, die die Wirtſchaftsgeſchichte der vergangenen Jahrzehnte kennt, kann man überhaupt nicht auf dem Papier darſtellen, es ſei denn durch Ziffern, die aber nur der Kundige zu deuten weiß. Die Darſtellung mußte ſich darauf beſchränken, das Bild des Mannes auf dem Hintergrund derjenigen Ereigniſſe hervortreten zu laſſen, an denen er mitarbeitend, zumeiſt mitbeſtimmend gewirkt hat, ſeine Geſtalt, ſein Weſen und ſeine Bedeutung ſollten darin erſcheinen, wie ein Maler das Porträt ſeiner ſelbſt im Spiegel ſieht. Was der Spiegel nicht zeigt, iſt die ungeheure Gedankenarbeit, die dem Porträt ſeinen Ausdruck gegeben hat. Dem Zuſchauer erſcheint das Produkt geſchichtlichen Geſchehens um ſo einfacher und begreiflicher, je vollkommener es ſich darſtellt. Was an Kraft und Kühnheit, an Wagemut und Verantwortungswillen zum Werden der Dinge beigetragen hat, erſcheint

im Gewordenen nicht mehr unmittelbar, ſondern nur noch reflektiert, und nur der kann es ermeſſen, der das Werden ſelbſt geſehen hat. Den Charakter des Schöpfers zu begreifen, ſeine Perſönlichkeit zu erfaſſen oder gar dem Fremden verſtändlich wiederzugeben, iſt noch ſchwieriger.

Einer genialen Perſönlichkeit wie Albert Ballin wird man nur gerecht, wenn man trotz aller Vielſeitigkeit ihrer Natur den Grundzug ihres Weſens erfaßt. Wie in einem Brennpunkt vereinigen ſich hier alle Strahlen ſeines Lebens zu dem Feuer, das all ſeinem Tun und Denken Licht, Wärme, Kraft ſpendet. Albert Ballin war der geborene Kaufmann, in dem großen und edlen Sinne des Schiller'ſchen Diſtichons, wonach an die Güter, die ſein Schiff trägt, das Gute ſich knüpft. „Sein Auge ward aufs hohe Meer gezogen", Umgebung und Neigung führten ihn in die Schiffahrt. Wie er als Knabe am liebſten am Hafen geſpielt hatte, ſo wurden dem Jüngling und dem Mann die Meere der Welt ein Tummelplatz. Hier war er zu Hauſe, hier fühlte er ſich heimiſch. Wie oft hat er verſichert, die Schlafloſigkeit, die ihn auf dem Lande ſo oft und quälend heimſuchte, verlaſſe ihn, ſowie er ein Schiff betrete, und wenn es ein elender „Appelkahn" ſei. Er war ſeefeſt, in jeder Hinſicht, körperlich und ſeeliſch. So wurde er Reeder aus Beruf und als ſolcher einer der größten und genialſten Herrſcher in der Weltſchiffahrt.

Hier faßte er alle Probleme mit Kühnheit und zugleich gewiſſenhafter Vorſicht an. Nichts ſchien ihm zu groß, als daß ſein Wagemut es nicht bewältigen konnte, nichts war ihm zu klein, als daß er es unbeachtet gelaſſen hätte. Was der ge-

niale Blick des Unternehmers im Augenblick als richtig erkannte, was er im impulsiven Beschluß in die Tat umsetzte, das prüfte sein ruheloser Geist in schlaflosen Stunden — wenn, wie er selbst einmal sagte, „alles so grau erscheint“ — unablässig und nach allen Richtungen. Dann setzte die verstandesmäßige Kritik ein und die Zweifel ob der eigenen Kühnheit, verschärft durch ein ungeheures Verantwortungsgefühl gegenüber seinem Unternehmen. Denn er war durch und durch der Mann der Hamburg-Amerika Linie geworden. Von seinem Eintritt in diese Gesellschaft an, dann als Direktor und Generaldirektor verwuchs er völlig mit ihr. Sie erfüllte sein ganzes Sinnen und Denken, er lebte ganz in ihr und für sie, stellte wie sich selbst auch ganz unwillkürlich alle Menschen und Ereignisse in ihren Bereich und Dienst. Ihre Entwicklung, ihr Gedeihen, ihre Größe war sein eigenes Leben, mit ihrem Zusammenbruch endete auch das seine. Unermüdlich kreisten seine Gedanken um dieses Zentrum seines Daseins. Nur ihren Interessen war sein Interesse gewidmet, nur ihrem Dienst galt seine Arbeit, galt jede Tat und jedes Wort. Er ging so in ihr auf, daß er sich selber als sie empfand. Er war die Packetfahrt und die Packetfahrt war er. Liebe und Haß empfand er in erster Linie aus ihr heraus. Wer ihr gedient hatte oder ihm als Verkörperung der Gesellschaft, dem war er lebenslang ein dankbarer Freund. Dieses tief innerliche, unlösbare Verhältnis zu seiner Gesellschaft, die sein Lebenswerk, deren Größe seine Lebensaufgabe war, war die Eigenart und die Quelle seiner Subjektivität. Aber einer Subjektivität, die gepaart war mit dem denkbar stärksten Pflichtbewußtsein und durchdrungen von

objektivſter Auffaſſung von dem Weſen des vollkommenſten Gebildes, das der Kapitalismus hervorgebracht hat, der Aktiengeſellſchaft. Ballin fühlte ſich ſo ſehr als Leiter einer Aktiengeſellſchaft, daß er überhaupt nur aus dieſem Gefühl heraus begreifbar iſt. Den beſten Schlüſſel für das Verſtändnis ſeiner, dem Fernerſtehenden ſehr kompliziert erſcheinenden, in Wirklichkeit ganz einheitlichen und geſchloſſenen Perſönlichkeit gibt ein gelegentliches Wort von ihm. Auf die Bemerkung eines Freundes, warum er eine eben ausgeſprochene Kritik nicht in der Öffentlichkeit äußere, ſagte er: „Mein lieber Freund, Sie ſind nicht Direktor einer Aktiengeſellſchaft“. Er wollte damit ſagen, daß die Feindſchaft, die er ſich durch ſeine Kritik zugezogen hätte, auf ſein Unternehmen abfärben würde, und daß er im Intereſſe dieſes ſich Beſchränkungen auferlegen müſſe, von denen ein Privatmann ſich frei fühlen kann.

Dabei aber ſtellte er dieſe Aktiengeſellſchaft, deren Subventionierung aus öffentlichen Mitteln er immer wieder perhorreſzierte, ganz in den Rahmen der nationalen Volkswirtſchaft. Solche Rieſenbetriebe wie die Hamburg-Amerika Linie ſind, wie er oft betonte, nicht mehr Unternehmungen rein privatwirtſchaftlicher Natur. Zu eng und tief ſind ſie verflochten, auf Gedeih und Verderb mit der geſamten Volkswirtſchaft und durch ſie mit der Weltwirtſchaft. Von ihnen gehen durch ihre Aufträge für Bau und Ausrüſtung der Schiffe und ihren Betrieb gewaltige Ströme aus in hundert und aber hundert Gebiete der Induſtrie, des Handwerks, der Landwirtſchaft, und ſie tragen mit den deutſchen Gütern und mit den dafür eingetauſchten fremden Waren, nicht minder

durch Hunderttausende von Passagieren und Auswanderern den deutschen Namen und die deutsche Ehre in alle Welt. Die Reichsflagge und die Hapagflagge verschmolzen so in ein einziges Symbol für Albert Ballin.

Als Leiter der größten deutschen Schiffahrtsgesellschaft und damit als einer der Führer der deutschen Volkswirtschaft war es selbstverständlich, daß er auch in die Politik hineingezogen wurde, die mit der wachsenden Bedeutung der ökonomischen Probleme immer mehr von diesen bestimmt wurde. Aus eigener Neigung hätte er sich schwerlich dem Handwerk eines Politikers zugewandt, dem Partei- und Fraktionstreiben hat er stets ferngestanden, war niemals eingeschriebenes Mitglied einer bestimmten Partei, hatte Freunde wohl in allen bürgerlichen Parteien, einer liberalen Weltanschauung zugewandt und freihändlerischen Grundsätzen getreu. Wo es um Fragen der Schiffahrt und des Handels ging, wußte er an den zuständigen Stellen nachdrücklich seine Ansichten und Wünsche zu vertreten. In eigentliche politische Angelegenheiten aber versuchte er mit seinem Einfluß nur einzugreifen, wenn sie weltpolitisch waren. Seine häufigen und ausgedehnten Reisen in den verschiedenen Ländern Europas, nach Nordamerika, nach Ostasien, hatten seinen Blick geschärft. Sein Beruf hatte ihn nicht nur mit den Leitern aller großen Schiffahrtsgesellschaften bekanntgemacht, sondern auch mit vielen großen Finanz- und Industriemagnaten der wirtschaftlich führenden Länder, insbesondere auch Englands und der Vereinigten Staaten. Unter den Größten stand er als Gleicher, und diese unbestrittene Autorität gewährte ihm wiederum Ansehen und

Gewicht bei leitenden Staatsmännern und Parlamentariern. Und weil ihm die Lebensbedingungen anderer Nationen vertraut waren, vertrat er ebenſo die nationalen Rechte, wie er ſeine warnende Stimme vor Konflikten erhob, die ihm vermeidbar erſchienen. Wer ſich ſeiner Stärke bewußt iſt, kennt auch ihre Grenzen, und ein Sichvertragen ſchien ihm wie im Geſchäft ſo auch in der Politik geratener als ein Sichſchlagen. Den „Mann des Kompromiſſes“ nannte man ihn, wie an anderer Stelle erwähnt. Vielleicht hatten ihn ſchon frühe Erfahrungen dazu erzogen. Dem jungen Mann aus unbekannter jüdiſcher Familie mag es nicht leicht geworden ſein, im patriziſchen Hamburg ſich durchzuſetzen, ſelbſt als er bereits an hervorragender Stelle ſtand. Der flüchtige Beobachter überſieht leicht, wie konſervativ dieſe Hanſeſtädte ſind und noch vielmehr waren. Politiſch, in ihrer Verfaſſung und Anſchauung, geſellſchaftlich nicht minder. Mancher allerdings, der ſchon dem jungen Ballin nahekam, erkannte doch, daß er es mit einer ungewöhnlichen Perſönlichkeit zu tun habe. So ſchrieb ein engliſcher Journaliſt von ihm ſchon Mitte der 90er Jahre: „He struck me as a great man, otherwise nothing so incongruent as such a type of man as the head of a big steamship line could be imagined.“ Daß der Feldmarſchall Graf Walderſee ihm ſchon früh ſeine Freundſchaft ſchenkte, iſt an anderer Stelle erzählt worden. Und im patriziſchen Hamburg gewann er ſchon bald nach ſeinem Eintritt in die Packetfahrt einen gewaltig einflußreichen Gönner, Carl Laeiſz, den markanteſten Vertreter der „Dynaſtie Laeiſz“. Die Firma

F. Laeiſz in ihren drei „Dynaſten“, dem Begründer F. Laeiſz, ſeinem Sohn Carl und ſeinem Enkel C. Ferdinand, hat alle größeren hamburgiſchen, in Geſellſchaftsform gekleideten Reedereien aus der Taufe gehoben und nicht zum wenigſten durch die Kraft und Fülle ihrer Autorität durch ſchwere Jugend- und Entwicklungsjahre hindurch geleitet. Ihre ſoliden Grundſätze dabei, die für den Aktionär zeitweilig recht unerfreulich, für die Unternehmungen aber von unübertrefflicher Güte waren, kennzeichnet nichts beſſer als die oft erzählte Geſchichte von dem Aktionär, der zu Carl Laeiſz kam, um ſich darüber zu beklagen, daß die Hamburg-Südamerikaniſche D.G. keine Dividende verteile. „Zweck der Geſellſchaft iſt Schiffahrt zu treiben und nicht Dividende zu verteilen“, war die grobe und treffende Antwort. An Urwüchſigkeit ließen Carl Laeiſz' Worte und Taten nichts zu wünſchen übrig, aber ebenſo wie ſein leider zu früh verſtorbener, hochbedeutender Sohn, der zu den ſeltenen wirklich nie erſetzten Menſchen gehörte, hat er ſich um die Begründung und Aufziehung vieler hamburgiſcher Unternehmen, ja ganzer Geſchäftszweige, ungewöhnlich große Verdienſte erworben. Welcher Vertrauensbeweis lag darin, daß, als die Packetfahrt 1888 — zwei Jahre nach Ballins Eintritt — eine Erhöhung ihres Kapitals von 20 auf 25 Millionen Mark beantragte, Carl Laeiſz der Direktion im Vorwege mitteilte, er werde in der Generalverſammlung eine Erhöhung um 10 Millionen Mark beantragen, die dann auch einſtimmig beſchloſſen wurde. Wer Carl Laeiſz gekannt oder von ihm gehört hat, wird auch die Bedeutung einer Einführung beurteilen können, die er 1898 auf eine Viſitenkarte Ballins für den

Chef der Londoner Firma J. Henry Schröder ſchrieb und die folgendermaßen lautete:

„Den Umſtehenden, den meinen Freund nennen zu dürfen ich ſtolz bin, erlaube ich mir bei Ihnen einzuführen, Ihrem Schutze, Ihrer Fürſorge in weiteſtem Sinne zu empfehlen.

Ihr ergebenſter Laeiſz."

Da die Karte ſich unter den hinterlaſſenen Papieren Ballins wohl verwahrt auffand, ſcheint ſie ihrem Zweck nicht zugeführt, ſondern als Erinnerung an einen Mann aufbewahrt zu ſein, dem Ballin vor allen immer ein dankbares Andenken bewahrt hat, und von dem er viele humorvolle Geſchichten zu erzählen wußte. Charakteriſtiſch für den alten Laeiſz iſt auch folgendes Telegramm, deſſen Veranlaſſung ich nicht völlig feſtſtellen konnte, das m. E. aber mit der Konferenz im Schloſſe zu Berlin, von der Ballin's Bekanntſchaft mit dem Kaiſer ſtammte, zuſammenhängt (Vgl. Kapitel „Der Kaiſer"):

„Menſchen, die gleich nachgeben, heißen Kreaturen, und Kreaturen werden verachtet. Nicht nur nach meiner Anſicht, auch aus gewichtigen Gründen empfehle Hamburger Standpunkt hartnäckig zu verteidigen. Sie können unmöglich glauben, daß Konferenz anberaumt worden, nur um Sie zum Nachgeben zu veranlaſſen."

Obwohl es kaum jemals einen in der Praxis bewährteren hamburgiſchen Patrioten gegeben hat als Ballin und wenige, die mit der Tat ſo für ihrer Vaterſtadt Wohlfahrt und Bedeutung lebten, wenige auch, die eine der beſten Seiten ihrer Einwohner, den trockenen, gemütlichen, urwüchſigen Humor, ſo zu ſchätzen wußten, war Ballin doch weit entfernt davon, die kirchturmpolitiſchen Scheuklappen zu tragen, die auch in Hamburg gelegentlich zu finden ſind und noch mehr

waren. Im Gegenteil, sein realer Sinn erkannte die Schwächen der Position Hamburg's sehr wohl. So die finanzpolitische. Der mit schweren Mühen von Preußen errungene sogenannte Köhlbrand-Vertrag, der den langen Zwist um die Zufahrt nach Harburg und die trotzdem zu ermöglichende Korrektion der Unterelbe erledigte, legte Hamburg gewaltige finanzielle Lasten auf, zumal die preußischen Lokalbehörden an der Unterelbe aus dieser Regulierung und ihren Rückwirkungen auf die Elbufer auch noch soviel Vorteil wie möglich für die einzelnen Uferanlieger herauszuholen suchten, daß man wohl bezweifeln konnte, daß Hamburg diese Lasten werde tragen können. In mancher Unterhaltung darüber äußerte Ballin die gewiß als vorurteilsfrei zu bezeichnende Ansicht, daß für Hamburg nichts Besseres zu erdenken sei als eine Einverleibung in Preußen. Preußen sei doch einmal sein Hinterland, mit dem es durch Natur zusammengehöre, und Hamburg als preußische Stadt werde ein Juwel in der Krone Preußens sein und spielend alles erreichen, was Preußen ihm aus preußischer Politik heraus versage oder zu erreichen so schwer mache. In seiner Isolierung aber sei es auf die Dauer nicht lebensfähig, sicher nicht mehr, wenn der zunehmende Verkehr noch größere Ansprüche stelle an Raum und finanzielle Leistungsfähigkeit. Dann werde sich die unnatürliche, durch die politische Entwicklung geschaffene Zerreißung des „Elbe-Delta" in ihrer ganzen Tragweite fühlbar machen, letzten Endes zum Schaden des Reiches, für dessen Gesamtheit Hamburg doch nun einmal das Einfallstor sei. Das sind dieselben Erwägungen, die dem heute vertretenen „Groß-Hamburg-Gedanken" zugrunde liegen, nur daß damals

keine andere Löſung als das Aufgehen in Preußen möglich erſchien. Über die „echt hamburgiſche“ Politik, der ſolche Ketzereien ein Greuel geweſen wären, und die ihren humorvollſten Ausdruck wohl in der Rede eines längſt verſtorbenen Bürgermeiſters fand, in der der König von Preußen als „unſer erhabener Bundesgenoſſe“ bezeichnet wurde, äußerte Ballin ſich manches Mal in der draſtiſchſten Weiſe. Für ihn gab es keine Scheidewand zwiſchen Hamburg und dem Inland, die in der Vorſtellung mancher kleinen Geiſter das „republikaniſche“ Hamburg vom übrigen Deutſchland trennte und die in Wirklichkeit ſo wenig beſteht, daß Hamburg einen konſtanten Zufluß von Ideen und Menſchen aus dem deutſchen Inland hat, aus dem es ſeine beſte Kraft zieht und ohne den es gar nicht exiſtieren könnte, und deſſenungeachtet es nie einen Überfluß an tüchtigen Perſönlichkeiten, viel eher, zuzeiten jedenfalls, einen Mangel daran gehabt hat. Aus der wiederholten Beobachtung der letzteren Tatſache und der Feſtſtellung, daß dem Hamburger das häufig fehle, was Bismarck beim Deutſchen als den fehlenden „Schuß Champagner im Blute“ bezeichnet hat, entſprang bei Ballin einmal die Äußerung: „Ich ſehe ganz deutlich, was dieſer Stadt fehlt, dieſer Stadt fehlen 10000 Juden. Ich verkenne keineswegs die unangenehmen Eigenſchaften der Juden, und doch muß ich ſagen, für Hamburgs Entwicklung wären 10000 mehr davon ein Segen.“ Auch ein Zeugnis für den vorurteilsfreien Standpunkt Ballins zum Judentum. Keineswegs orthodox, religiös im Gegenteil indifferent, war er viel zu ſtolz, ſeine Herkunft oder ſeine Religion zu verleugnen oder gar zu wechſeln, geſchweige denn ſeinen

Namen „zu verſchönern“. Von jemandem, der das letztere getan hatte, ſagte er mit bitterer Kritik: „Er beſchimpft ſeinen Vater.“

Das Verhältnis Ballins zu den Arbeiterkreiſen und den Arbeitnehmerfragen iſt auch nicht das geweſen, das man in der ſozialiſtiſchen Preſſe geſchildert hat, namentlich in der Zeit, als die Wogen des Kampfes hoch gingen und Streikbewegungen im Gange waren. Der erſte große Streik in Ballins Bereich war der Streik der Hamburger Hafenarbeiter im Jahre 1896. Er entſtand um Lohnfragen, die die Packetfahrt vergebens durch eine Lohnerhöhung abzubiegen verſuchte. Die Führung in dem dann ausgebrochenen Kampf war auf ſeiten der Arbeitgeber nicht in den Händen der Reederkreiſe allein, ſondern in Händen des großen Hamburger Arbeitgeber-Verbandes, und wurde infolgedeſſen nicht etwa allein durch Nützlichkeitsgeſichtspunkte vom Standpunkte der Schiffahrtskreiſe aus beherrſcht. Dagegen ſcheinen dieſe Nützlichkeitsgeſichtspunkte bei der Leitung der Packetfahrt vorwiegend obgewaltet zu haben. Das geht ſchon daraus hervor, daß die Packetfahrt als einzige unter den großen Arbeitgebern ſich von vornherein für ein gewiſſes Entgegenkommen gegenüber den Wünſchen der Arbeitnehmer einſetzte. Trotzdem ſie, wie ſchon bemerkt, mit dieſem Entgegenkommen auch durchdrang, brach am 18. November 1896 der große Streik aus, zunächſt ein Streik der Schauerleute, dem ſich alsdann die Kaiarbeiter und andere Kategorien der Hafenarbeiter und Seeleute anſchloſſen. Nach Ausbruch des Streiks blieb die Packetfahrt mit weiteren Vorſchlägen, die zum Zweck hatten, einen modus

vivendi anzuſtreben, in der Minderheit, und am 9. Dezember heißt es in den Aufzeichnungen von Ballin: „Wir ſetzen unſere Bemühungen fort, den Arbeitgeber-Verband und den Reeder-Verein dazu zu bringen, den Streikenden einen ehrenvollen Rückzug zu ermöglichen. Unſer Vorſchlag geht insbeſondere dahin, die Leute aufzufordern, die Arbeit freiwillig wieder aufzunehmen gegen das Verſprechen der Arbeitgeber, ihre Lohnforderungen dann wohlwollend zu prüfen. An der Haltung des Arbeitgeberverbandes ſind bisher alle unſere Bemühungen geſcheitert. Es iſt zu hoffen, daß der Senat eine vermittelnde Rolle übernimmt.“ Der Senat lehnte aber dieſe Vermittlung ab, weil er fürchtete, parteiiſch für die Arbeitgeber zu erſcheinen. „Sehr gegen meinen Willen“, heißt es weiter, „wird unſer Intereſſe durch den Arbeitgeber-Verband vertreten.“ 23. Dez.: „Inzwiſchen hat der Senat in Antwort auf die von den Arbeitern überſandte Reſolution dieſe aufgefordert, die Arbeit bedingungslos wieder aufzunehmen gegen das Verſprechen, daß der Senat ſpäter ihre Klagen prüfen und da, wo wirklich Mißſtände ſich zeigen, in gemeinſamer Behandlung mit den Arbeitnehmern und den Arbeitgebern Abhilfe ſchaffen wolle. Dieſer Vergleich iſt von den Arbeitern abgelehnt worden.“ Anfang Februar ging der Streik endlich zu Ende, nachdem durch die Maßnahmen der Arbeitgeber vorher ſchon eine leidliche Durchführung der notwendigſten Arbeiten erreicht worden war. Von den ſpäteren Lohnbewegungen iſt die aus dem Jahre 1907 bemerkenswert, da ſie nach einem Streik der Schauerleute und der Seeleute zu einem geſonderten Zuſammenſchluß der Arbeitgeberkreiſe im Hafen in dem ſoge-

nannten Hafenbetriebs-Verein führte. Auf die Beendigung dieſes Streiks hat Ballin perſönlich den ausſchlaggebenden Einfluß geübt und ſelbſt die lange Ausgleichsverhandlung mit den Leitern der Arbeiterorganiſation geführt. Er hat dann auch mit ſeinem Einfluß die Politik gedeckt, die der Hafenbetriebs-Verein im Jahre 1913 mit dem Abſchluß von Tarifverträgen für ſämtliche Kategorien der Hafenarbeit einführte und die von anderen Arbeitgeberkreiſen mit nicht gerade freundlichen Augen betrachtet wurde. Ein kleines Erlebnis mag Ballin in ſeiner Tendenz, den Nützlichkeitsſtandpunkt vorwalten zu laſſen, beſtärkt haben. Auf das Jahr 1907, das in ſeinem erſten Teil geſchäftlich noch ſehr gut war und den erwähnten Streik brachte, folgte, wie ſchon erwähnt, das geſchäftlich ganz außerordentlich ſchlechte Jahr 1908. Ebenſo wie in dem auch ſchlechten Jahre 1901 wandte Ballin ſich mit einem Aufruf an alle Angeſtellten der Geſellſchaft zwecks Herbeiführung möglichſt weitgehender Erſparniſſe. Er forderte die Angeſtellten auf, jeder zu ſeinem Teil dazu beizutragen und Vorſchläge für rentablere Betriebsführung zu machen. Ich wurde beauftragt, das Handlungsunkoſtenkonto daraufhin durchzuſehen, wo Erſparniſſe zu erzielen wären, und machte Herrn Ballin darauf aufmerkſam, daß automatiſch eine anſehnliche Entlaſtung dieſes Kontos eintreten werde, weil der nicht unerhebliche Betrag, der für die Bekämpfung der Streiks 1907 hatte aufgewandt werden müſſen, natürlich nicht wiederkehren werde. Ballin war überraſcht über die Höhe dieſes Poſtens, der jedenfalls für dieſen Fall bewies, daß ein magerer Vergleich immer noch beſſer iſt als ein fetter Prozeß.

Wie es ihm immer und überall um die praktiſche Arbeit und praktiſchen Reſultate in erſter Reihe zu tun war, ſo ſchätzte er auch die praktiſche Sozialpolitik und handelte nach ihren Grundſätzen in ſeinem Wirkungsbereich ſoweit, als er es verantworten zu können glaubte. Die gleiche Anſchauungsweiſe brachte ihn im Kriege in der Arbeit für die Lebensmittelverſorgung und in der Vorſorge für die Zeit nach dem Kriege zu praktiſcher Zuſammenarbeit mit führenden Männern der genoſſenſchaftlichen Bewegung.

Von ſeiner gewaltigen, unermüdlich ſcheinenden Arbeitskraft machte Ballin beſonders in jungen Jahren verſchwenderiſchen Gebrauch, und zu ſeiner perſönlichen Hilfe genügte ihm der denkbar beſcheidenſte Stab. Seine beſte Hilfe war ſein fabelhaft ſtarkes Gedächtnis, das ihm ermöglichte, tatſächlich faſt ohne Akten zu arbeiten. Ihm war jede Phaſe der verfloſſenen Zeit, jede Einzelheit eines jeden Schiffes, das er gebaut oder gekauft hatte, ſtets gegenwärtig, über jede Perſon, die ſeinen Weg gekreuzt hatte, ſtand ſein auf Tatſachen gegründetes Urteil feſt. Nach Jahren erſt vermochten ihn ſeine Kollegen dazu zu bringen, Sonntags nicht mehr im Kontor zu erſcheinen und das, was er trotzdem an Sonntagen zu erledigen wünſchte, zu Hauſe zu tun. Zu keiner Tageszeit, weder Sonntags noch Werktags, in Hamburg oder auf der Reiſe, auch nicht im Urlaub, verſchonten ihn Telegramm und Telephon. Da er über alles unterrichtet ſein wollte, es ſehr übel nahm, wenn ihm irgend etwas Wichtiges vorenthalten wurde oder vorenthalten zu werden ſchien, war man allzu ängſtlich mit der Weitergabe der Eingänge. Als ich zum erſten Male meinen Dienſt

bei ihm antrat, war er gerade von einem Kuraufenthalt aus Kiſſingen zurückgekommen und zeigte mir die dicken Stapel von Schriftſtücken, die ihm in dieſe ſogenannte Erholung nachgeſandt worden waren, mit den bitteren Worten: „Jede Erweiterung eines Unternehmens wird zum Fluch für ſeinen Leiter.“ Gewiß war es nicht leicht, mit ſeiner Informierung über den Geſchäftsgang während ſeiner vielfachen Abweſenheiten — bis zu zwei Dritteln des Jahres war er nicht in Hamburg — immer das Richtige zu treffen. Man mußte nicht nur den Gang des Geſchäftes kennen, ſondern auch wiſſen, was wichtig und vor allem, was ihm wichtig war, und mußte ihm dauernd das Gefühl geben, daß ihm Nichts entgehe, wenn man ihn zufriedenſtellen wollte, denn jede Vernachläſſigung in ſolcher Hinſicht empfand er als perſönliche Kränkung. Und doch war die Zeit, die er den laufenden Eingängen in Hamburg oder auf der Reiſe widmen konnte, ſehr beſchränkt. In ſeinem Vorzimmer in der Packetfahrt löſte ein Beſuch den anderen ab, und trotzdem dieſe Beſuche ſorgſam geſiebt und jeder nicht bekannte oder nicht beſtellte Beſucher nach Möglichkeit und mit großer Geſchicklichkeit — die durch langjährige Erfahrung dem Treueſten der Treuen, ſeinem ſtändigen Begleiter zu Hauſe und auf der Reiſe, Carl Fiſcher, zu eigen geworden war — auf andere abgelenkt wurde, blieb für die Durchſicht oder die Erledigung der Poſt nur wenig Zeit. Ich hatte es deshalb alsbald nach meinem Eintritt bei der Geſellſchaft unternommen, die Eingänge zu ſichten, von allem, was nicht beſonders wichtig und dringend war, zu befreien und ſie auch dem Umfange nach möglichſt klein zu halten. Je

nach der Stimmung, die mir obzuwalten ſchien, brachte ich dann den Reſt ganz oder nur teilweiſe, kurz oder ausführlicher zum Vortrag. In der Beurteilung der jeweiligen Atmoſphäre habe ich es nach und nach, glaube ich, zu einer ziemlichen Virtuoſität gebracht und infolgedeſſen manche Klippe glücklich umſchifft. Ich verſuchte dann auch während der Reiſe und namentlich der Urlaubszeiten nach ſolchen Grundſätzen zu verfahren, alles unwichtige in Hamburg zurückzuhalten, nur dafür zu ſorgen, daß nichts Wichtiges ungemeldet blieb und jedenfalls niemals das Gefühl des Ausgeſchaltetſeins aufkommen konnte. Ich hatte denn auch die Genugtuung, daß Ballin mir, nach nicht langer Zeit, von einem Urlaub zurückkehrend, ſagte, dies ſei „ſein erſter wirklicher Urlaub bei der Packetfahrt geweſen“. Hatte man ſich auf Ballins Gedankengang und auf ſeine Eigenart einmal eingeſtellt, ſo war es übrigens nicht ſo ſchwer, den richtigen Maßſtab zu finden. Das denkbar Falſcheſte wäre geweſen, ihm irgendeinen Fehler oder eine Unterlaſſung vorzuenthalten. Das hätte ſein Vertrauen ſofort und dauernd zerſtört, während es beim umgekehrten Verfahren immer unerſchütterlicher wurzelte. Was er auch nicht liebte, war, vom praktiſchen Betriebe durch eine Mauer bureaukratiſcher Einrichtungen oder Organiſationen abgeſchnitten zu werden. Wo eine ſolche Mauer ſich bildete, durchbrach er ſie raſch und unerbittlich, und, ſoweit es bei einem ſo großen Unternehmen möglich war, hielt er mit allen Zweigen und allen leitenden Perſönlichkeiten direkte Fühlung. Aus dieſem Grunde unterließ er es auch nur ſelten und nur, wenn die Fülle der Geſchäfte zu groß war, die Kapitäne, die von

der Reiſe kommend, ſich bei der Direktion meldeten, ſelbſt zu empfangen und zu ſprechen. Selbſtverſtändlich kannte er ſie alle perſönlich, hatte er ſie doch zum großen Teil noch ſelber in jungen Jahren eingeſtellt. Er kannte ſie mit allen ihren guten Eigenſchaften und all der Originalität, die ſo manchen von ihnen auszeichnete, wie ſo manche andere Figur an der „Waſſerkante“ auch. Einem dieſer Hamburger Originale hat er in einem Nachruf ein Denkmal geſetzt, der ſeiner warmherzigen Menſchenfreundlichkeit ſelbſt das beſte Zeugnis ausſtellt und ſchon deshalb nicht der Vergeſſenheit anheimfallen ſoll. Er erſchien im „Hamburger Fremdenblatt“, deſſen Mitarbeiter jenes Original war.

„Mein Freund Kuskop.

Ich habe erſt auf meiner Rückreiſe von England im „Fremdenblatt“ die Nachricht von dem Hinſcheiden Karl Kuskops geleſen; eine Kunde, die mich mit außerordentlicher Betrübnis erfüllt hat. Mit Kuskop iſt eines der wenigen und eins der beſten Originale, die uns noch übrig geblieben waren, dahingegangen und, da es mir nicht vergönnt war, ihm die letzte Ehre zu erweiſen, ſo drängt es mich, ihm einige Worte der Erinnerung zu widmen, obwohl Herr Dr. Obſt ſein Andenken ſchon in einem vortrefflichen Artikel gewürdigt hat. Denn einige Worte der Erinnerung glaube ich einem Manne ſchuldig zu ſein, von dem ich faſt dreißig Jahre hindurch ſtets nur Gutes und Freundliches gehört habe.

Karl Kuskop war ein „Original“ im beſten Sinne des Wortes. Harmlos wie ein Kind, war er für ſeinen Beruf eigentlich gar nicht geſchaffen, und trotzdem hat er zwar nicht direkt, aber indirekt auf ſeinem Poſten unendlich viel geleiſtet. Er erfreute ſich einer Beliebtheit an der Waſſerkante, wie kein Zweiter ſie je beſeſſen hat. Meine perſönliche Bekanntſchaft mit ihm leitete ſich von Probefahrten und ähnlichen

Veranlaſſungen her, bei denen Kuskop als Vertreter des „Fremdenblatt“ anweſend war. Ich entſinne mich eines ſchönen Sommerabends, an dem wir — eine Geſellſchaft von etwa achtzig Perſonen — auf unſerem Salondampfer „Blankeneſe“ von dem Paſſagierwartehallen abfuhren, um uns an Bord eines in Brunshauſen liegenden, zur Probefahrt bereiten neuen Schiffes zu begeben. Kuskop — mit der Yachtmütze angetan und dem ungeheuren Krimſtecher bewaffnet — hatte ſich an Deck aufgeſtellt. Er war unſchwer zu erkennen, und ein an Bord eines engliſchen Dampfers arbeitender Schauermann begrüßte ihn alsbald mit dem Zuruf: „Fremdenblatt“. Dieſe Loſung wurde vom ganzen Hafen aufgenommen, von allen Schiffen, von den Kais, von den Kähnen, aus den Fährdampfern, von Schuten und Jollen und Fahrzeugen aller Art jubelte man in den verſchiedenſten Tonarten Kuskop zu: „Fremdenblatt“. Es war eine ebenſo ſpontane wie volkstümliche Ovation. Der würdige Kuskop wurde immer größer und breiter, er hatte ſeine Mütze abgenommen, und die langen Tränen liefen ihm über das gutmütige, liebe Geſicht.

Er hatte dieſe Popularität wohl verdient. Denn durch Jahrzehnte hindurch hat Kuskop die Hamburger Schiffe, in welchem Hafen ſie immer eintreffen mochten, getreulich mit dem „Fremdenblatt“ verſorgt, und hat ſo zwiſchen den Schiffsangeſtellten und der Heimat ein praktiſches und wertvolles Band geknüpft. Ich ſelbſt habe von dieſer liebevollen Fürſorge profitiert. Als ich vor Jahren eine Reiſe um die Welt machte, fand ich, überall meiner harrend, das „Fremdenblatt“, und wochenlang von der Welt ſo weit getrennt, daß ſelbſt Kuskops Findigkeit mich nicht auftreiben konnte, fand ich bei meiner Ankunft in Vancouver zu meinem Erſtaunen, daß eine der Schlafkabinen des Salonwagens, der mir für die Reiſe von der paziſiſchen zur atlantiſchen Küſte zur Verfügung geſtellt war, ſorgſam aufgeſtapelt alle die Nummer des „Fremdenblatt“ enthielt, die mich nicht erreicht hatten.

Ich habe damals ſelber empfunden, was unſere Kapitäne und unſere Offiziere mir ſo oft geſagt hatten, wie wohl es tut, ſelbſt durch die Lektüre ſchon veralteter Zeitungen ſich wieder mit der Heimat eins zu wiſſen. Auf der langen Fahrt von Vancouver nach Montreal habe ich dann mit meiner Frau und einigen deutſchen Offizieren, die aus den kriegeriſchen Wirren in China zurückkehrten, um ihre Rekonvaleszenz zu Hauſe zu beendigen, mit Andacht die alten Fremdenblätter ſtudiert. Es kam mir damals der Gedanke, den Oskar Blumenthal ſpäter in ſeiner witzigen Form in einem Feuilleton behandelt hat, nämlich, daß es erwünſcht wäre, eine Zeitung zu gründen, die alle Ereigniſſe des Tages immer erſt nach acht Tagen veröffentlicht, nachdem ſie ſich als wahr und zuverläſſig erwieſen haben. Eine ſolche Zeitung würde uns viel Aufregung erſparen, und das Volumen dieſes „Blattes der wahren Ereigniſſe“ würde ein ſehr geringes ſein.

Um aber wieder auf meinen Freund Kuskop zu kommen, ſo war er, als ich ihn nach meiner Reiſe gelegentlich eines Stapellaufes in Stettin wiederſah, in beſonders aufgeräumter und mitteilſamer Verfaſſung. Da erzählte er mir die Geſchichte von „ſeinem Freund Senator Peterſen“. Die Geſchichte iſt ſo nett, daß ſie der Nachwelt nicht vorenthalten werden ſollte.

Zum Dank für die freundliche Verſorgung mit heimatlichem Leſeſtoff banden die Kapitäne und Offiziere, die ſich ſeiner Freundſchaft erfreuten, Kuskop die größten Bären auf. Da hatte einer von ihnen — „Een ſo'n dummen Jung“ wie er ſie nannte — von der Packetfahrt, in der Weinſtube von Hermann Bade am Stubbenhuk ihm am ſpäten Nachmittag bei einer Flaſche altem Portwein erzählt, daß eine mit Arſenik beladene Schute im Hamburger Hafen geſunken ſei, und daß daraus vielleicht die Notwendigkeit entſtände, den Hamburgern vorläufig alles Waſſertrinken zu verbieten. Es war nachmittags fünf Uhr, und Kuskop hat, wie er verſicherte, nicht einmal ſeinen Portwein ausgetrunken, um ſchnell noch eine Notiz in den Tagesbericht zu bringen, die lediglich das Faktum der Vermengung des Elbwaſſers mit Arſenik feſtſtellte. Am nächſten

Morgen, als Kuskop noch in den schönsten Träumen lag, erschienen bei ihm zwei Beamte der Kriminalpolizei und führten ihn nach dem Arrestlokal im Stadthaus. Um zehn Uhr wurde er Herrn Livonius oder einem anderen der damaligen Gewalthaber vorgeführt, der ihn fürchterlich anschnauzte und von ihm nähere Auskunft über dieses Arsenik-Unglück verlangte. Kuskop sagte, er habe natürlich sofort gemerkt, daß ihn der „dumme Junge" habe hereinfallen lassen, und darum habe er jede Auskunft verweigert. Er sei dann Senator Petersen vorgeführt worden, der mit großer Beredsamkeit versucht habe, ihm den Namen des Missetäters zu entlocken. Kuskop war aber standhaft geblieben, und Petersen habe schließlich, um ihn gefügig zu machen, ihn wieder in Arrest führen lassen. Abends um fünf Uhr sei er wieder aus dem Arrestlokal geholt worden und wieder zu Senator Petersen gebracht, der jetzt auf das entschiedenste von ihm die Angabe des Namens verlangte. Kuskop habe ihm aber gesagt: „Herr Senator, wenn Sie an meiner Stelle wären, würden Sie ihn auch nicht nennen." Darauf habe sich Senator Petersen zu den Beamten gewandt und habe gesagt: „Sehen Sie, meine Herren, Herr Kuskop ist ein Gentleman. Mit dem werden wir nichts. Es ist am besten, Sie schmeißen ihn raus." Das sei denn auch von diesen Beamten, in Gemeinschaft mit noch einigen Kollegen, in der gründlichsten Form besorgt worden.

Ebenso hübsch war das Erlebnis, das er mir einst gelegentlich einer Probefahrt auf hoher See anvertraute. Da hatte ihm einer seiner Stammtischgenossen bei Mutzenbecher — er nannte sie bei solchen Gelegenheiten immer „die dummen Jungens" — als neuestes vom neuen aufgebunden, daß Kapitän Kier in Rio de Janeiro unter dem fälschlichen Verdacht des Diebstahls verhaftet worden sei. Kuskop, der dem Frieden nicht ganz traute, andererseits aber auch eine so hochinteressante Nachricht den Lesern des „Fremdenblatt" nicht vorenthalten wollte, glaubte vorsichtig genug gewesen zu sein, indem er nicht den Namen des Kapitäns nannte, sondern nur von dem „Führer eines Hamburger

Dampfers Kapitän K." ſprach. Es war damals in der ſchönen Zeit, in welcher es in Hamburg noch Winter gab und in der die Elbe in den Wintermonaten zufror. Die Hamburger Dampfer lagen dann in Glückſtadt — ſage und ſchreibe in Glückſtadt, im Winterquartier. Während dieſer Periode pflegte Kuskop eine Filiale ſeiner Wirkſamkeit in Glückſtadt zu unterhalten, und dort traf er bald darauf auch mit Kapitän Kier zuſammen. Kier ſaß mit anderen Kapitänen und Offizieren im Hotel beim Mittageſſen, und man hatte vor ihm die große Suppenterrine aufgeſtellt mit dem mächtigen Löffel, den man in Hamburg mit einem guten deutſchen Ausdruck als „Potagelöffel" bezeichnet. Er füllte gerade für ſeine Freunde die Suppe auf, als Kuskop in die Tür trat. Den mächtigen „Potagelöffel", die Suppenterrine und was ſonſt noch um ihn herumſtand nach Kuskop werfen, war das Werk eines Augenblicks. Er hatte ſich nämlich, wie Kuskop mit der freundlichſten Miene mir verſicherte, durch die Notiz — beleidigt gefühlt, weil gar kein anderer Kavitän K. damals gerade mit Hamburger Dampfern nach Rio fuhr. Er hat ihn dann auch noch verklagt, und Kuskop hat ſich einige Zeit von der Tätigkeit beim „Hamburger Fremdenblatt" beurlauben müſſen, um die Folgen dieſer Klage auszubaden.

Das ſind nur zwei kleine Ereigniſſe aus Kuskops reichem Leben. Wenn unſere ſeefahrenden Herren nicht ſo ſchweigſam wären, würden ſie ſo viel Material über Kuskop liefern können, daß die Geſchichten, die man von einem anderen Hamburger Original, Kirchhoff, erzählt, dagegen verblaſſen müßten. Ich wünſchte, man trüge alle Geſchichten von Kuskop einmal zuſammen, denn wir werden ein ſolches Original in unſerer Schiffahrt kaum wiederſehen, und es wäre ein Jammer, wenn ſie in die Vergeſſenheit verſinken würden.

Aber Kuskop war nicht nur ein Original, ſondern eine „Seele von Menſch", und er hat ſich Verdienſte um die Hamburger Schiffahrt und ganz beſonders um die Männer, die auf hamburgiſchen Schiffen fahren, erworben, die ſein Andenken nicht in Vergeſſenheit geraten laſſen werden. Auf ihn hat nicht das Dichterwort gepaßt:

Das bedenke doch ein Jeder,
Was er immer tut und treibet,
Ob mit Amboß oder Feder
Brot er ſchmiedet oder ſchreibet,
Daß die Mühſal des Erwerbens
Ihm ſein Beſtes untergräbt,
Und am Tage ſeines Sterbens
Niemand weiß, daß er gelebt!

Unſerem Freund Kuskop ſind ſeine guten Eigenſchaften niemals durch die Mühſal des Erwerbens untergraben worden, er iſt allen anſtändigen Menſchen immer ein Freund und Helfer geweſen. Das wird jeder, der ihn gekannt hat, aus vollem Herzen beſtätigen, und darum ſoll auch ſein Andenken in Ehren bleiben."

Um die Fühlung mit dem praktiſchen Leben in dem großen Organismus der Packetfahrt und in den Kreiſen, die für ſie beſonders wichtig waren, aufrecht zu erhalten, beſuchte Ballin auch in nicht langen Zwiſchenräumen den wichtigſten Außenpoſten der Packetfahrt, New York, und ſehr häufig London, wo zahlreiche Poolkonferenzen ſtattfanden, und wo er immer wieder Gelegenheit hatte, mit den engliſchen Reedereikreiſen in Verbindung zu treten, ſpäter auch mit der engliſchen Politik. Die amerikaniſche und die engliſche Seele kannte er wie wenige, wie er überhaupt ſich ſehr raſch ein treffendes Urteil über Menſchen bildete und ſie demgemäß behandelte. Dieſe Kunſt der Menſchenbehandlung hatte er im höchſten Maße ausgebildet. Sein freundliches Weſen, ſeine glänzende Unterhaltungsgabe, unterſtützt von ſeinem enormen Gedächtnis, von großer Schlagfertigkeit, viel Humor, gewannen ihm, wenn er wollte, im Fluge jeden. Im perſönlichen Verkehr traten auch

die Vorzüge, die ihm die Natur gegeben hatte, raſch hervor. Sein wundervolles, lebendiges Auge, das ſo freundlich blicken konnte, ſein einſchmeichelndes Organ, ſein freundlicher, feſter Händedruck ließen faſt im Augenblick Geſichtszüge verſchwinden, die man gewiß nicht ſchön nennen konnte. Nur eins war an ihm vom ſchönſten Ebenmaß, ſein prachtvoll ausgebildeter, in ſpäteren Jahren nur noch von ſpärlichem Haarwuchs bedeckter Schädel.

Albert Ballin würde niemals die überragende Stellung, die er inne gehabt, gewonnen haben, wenn ihn nicht neben dem Scharfſinn und der Klugheit ſeines Verſtandes die liebenswürdigen Eigenſchaften eines guten Menſchen geziert hätten. Er beſaß im reichen Maße die vornehme Höflichkeit des Herzens. Er, der hart und unerbittlich ſein konnte, wenn die ſeiner Hand anvertrauten geſchäftlichen Intereſſen auf dem Spiele ſtanden, war in ſeiner Familie, in ſeinem Hauſe, im Freundeskreiſe gütig und milde bis zur Weichheit. Seine größte Freude war es, anderen Freude zu machen. Menſchen, die er lieb hatte, begegnete er mit einer herzlichen Rückſichtnahme, die etwas tief Rührendes hatte. Er ſchenkte gern mit zarteſtem Takt. Er verlangte keinen Dank, ihm war es genug, die Freude des Beſchenkten zu ſehen. Und wenn er Undank und Gehäſſigkeit erfuhr, ſo ſchwieg er und vergaß.

Perſönlich freigebig, manchmal bis zur Grenze der Verſchwendung, hat er nie einen Pfennig des Geſellſchaftsvermögens veraus gabt, ohne die Gewißheit zu haben, daß er nutzbringend ausgegeben war. Alle Möglichkeiten erſchöpfte

er, wo es galt, einen Verdienſt für ſein Unternehmen zu erzielen oder eine Ausgabe zu beſchneiden. Geld war ihm Mittel zum Zweck, wie die Verdienſte ſeiner Geſellſchaft in erſter Linie dazu beſtimmt waren, ſie groß und größer zu machen. Wer die Einkommen anderer Leiter großer Geſellſchaften kennt, würde ſich wundern darüber, daß Ballin ſeine Stellung für ſich nicht fruchtbringender gemacht hat, und würde ihm mit dieſem Gedanken ſehr unrecht tun. Auch ſein Einkommen verwendete er zum größten Teil im Intereſſe ſeiner Geſellſchaft zu einer glänzenden, durch ſeine Liebenswürdigkeit, ſeine Unterhaltungsgabe im höchſten Maße verfeinerten Repräſentation, die ihm in ſpäteren Jahren — namentlich zur Zeit der „Kieler Woche“ — wohl zu einer Laſt wurde, aber ſeiner Geſellſchaft reiche Früchte trug.

Man mußte Ballin in ſeinem ſchönen Heim zu Hamburg, in ſeinem Landſitz, ſeinem geliebten Hamfelde, auf den weiten Spaziergängen in der benachbarten „Hahnheide“, des abends am Kamin geſehen und gehört haben, um zu verſtehen, wie ſeine Liebenswürdigkeit zu bezaubern wußte. Seine Begabung der Rede war groß. In belebter Unterhaltung, in treffendem Witz, in humorvoller Plauderei unerſchöpflich, beherrſchte er ebenſo das Wort in einer geſchäftlichen Verſammlung wie in einem politiſchen Trinkſpruch. Und nicht minder gewandt führte er die Feder; zahlreiche Zeitungsaufſätze, Denkſchriften, Reiſeſchilderungen, und vor allem ſeine umfangreiche Korreſpondenz geben davon Zeugnis. Er war wohl einer der eifrigſten Briefſchreiber und darin gewiſſenhaft bis zur Peinlichkeit. Auch eine poetiſche Ader ſprudelte in früheren Zeiten

anmutig. Er liebte ein behagliches, mit Bildern und Plaſtiken guter Meiſter geſchmücktes, von Muſik und Geſelligkeit belebtes Haus, freute ſich an einem ſchön geſchmückten und gut beſetzten Tiſch.

Einer ſeiner alten Freunde ſchrieb mir, als ich ihm von meiner Abſicht, eine Biographie abzufaſſen, Mitteilung machte, daß die Aufgabe des Biographen nicht leicht ſein würde, und daß der Biograph hoffentlich nicht vergeſſen würde, auch den liebenswürdigen „charmeur“ zu zeichnen, dem Ballin ſo viel Erfolge verdanke. Zum mindeſten verdankt er dieſer Eigenſchaft ſeine große Popularität. Wieviele Menſchen ſich während ſeines Lebens und nach ſeinem Tode, namentlich wenn es galt, irgend etwas bei der Geſellſchaft durchzuſetzen, auf ſeine Freundſchaft berufen haben, iſt geradezu erſtaunlich. Die Zahl war ſo groß, daß tatſächlich eine ſolche Berufung, und mit Recht, immer mehr ihren Zweck verfehlte, weil man gar zu oft von Ballin die Auskunft bekam: „Den Mann kenne ich garnicht“ oder „den Mann habe ich mal irgendwo getroffen, aber wo, weiß ich nicht mehr“. Mit Recht konnte man ſagen, daß er eine weltbekannte Perſönlichkeit geworden war. Wo er im Auslande auftauchte, nahmen die Zeitungen von ihm Notiz; beſonders in New York, wo bekanntlich die Preſſe beſonders aktiv iſt, war es ihm nur mit Aufbietung aller Liſt und Tücke möglich, den Interviewern zu entgehen.

Seine große Stellung in der Öffentlichkeit brachte ihm eine Fülle äußerer Ehren. So ſehr er die vielfachen Auszeichnungen, die der Kaiſer ihm zuteil werden ließ, als kaiſerliche, perſönliche Geſchenke mit Dankbarkeit und Freude aufnahm, ſo

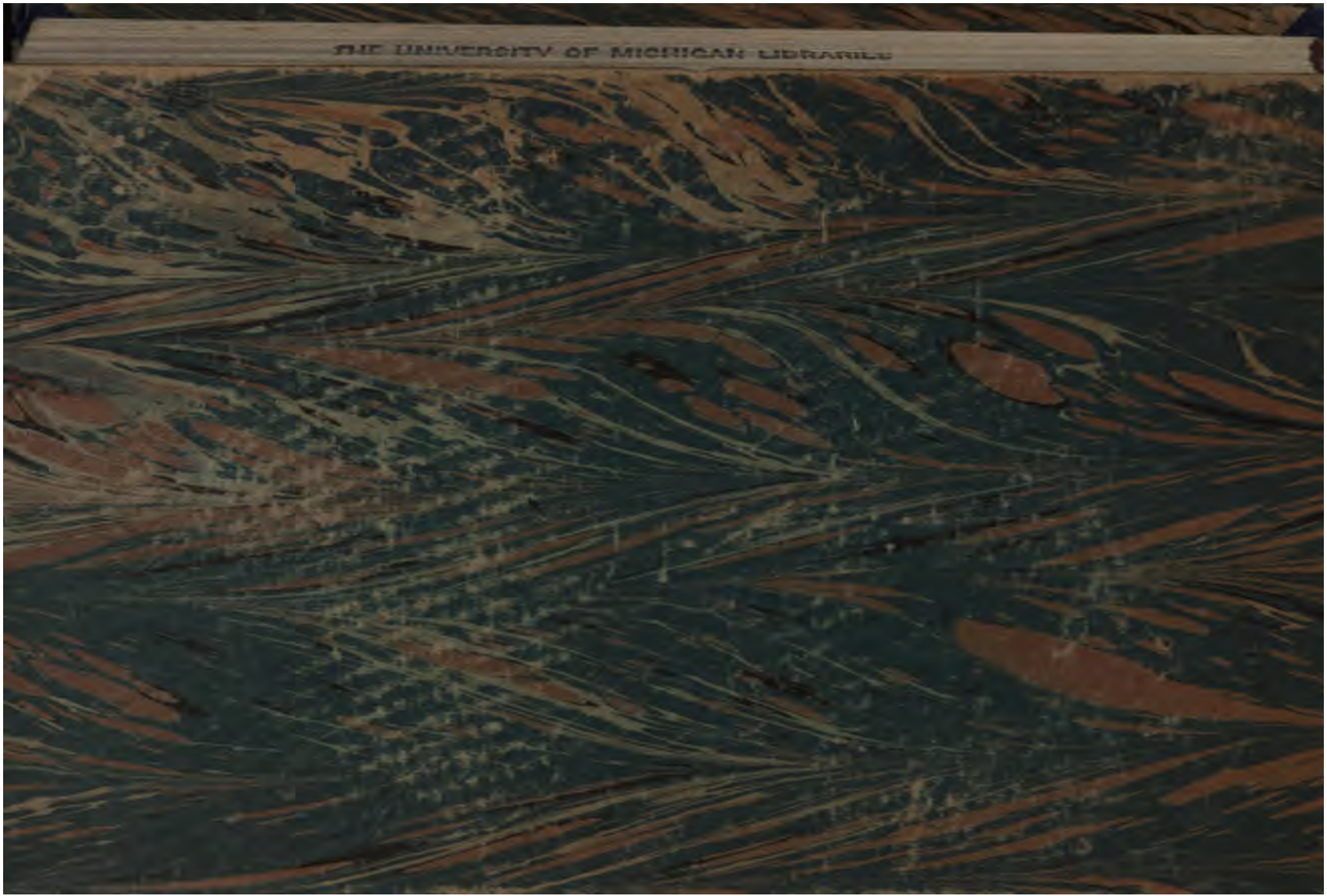
waren ihm die fremdländiſchen Orden, die ihm in reicher Folge zufloſſen, ſo gleichgültig, daß er die bei einem Einbruch ihm geſtohlenen nicht einmal erſetzte. Schmerzlich vermißt wurden dagegen die bei der gleichen Gelegenheit abhanden gekommenen japaniſchen Schwertzierarten, ein durch großen Kunſtwert hervorragendes Geſchenk des Marquis Ito für die Vermittlung einer Audienz beim Kaiſer, von der Ballin ſich eine dauernde Befeſtigung unſerer Beziehungen zu dem aufſtrebenden Lande des Oſtens verſprach. In der Tat ſcheint es, als hätte eine beſſere politiſche Leitung für Deutſchland das gleiche Freundſchaftsverhältnis zu Japan haben können, das ſpäter England zufiel. Solche Erinnerungen, wie dieſe japaniſche, waren Ballin als perſönliche ſo wertvoll, daß er ſich nicht davon trennen mochte, und auch dem Direktor des Hamburger Kunſtgewerbemuſeums, Profeſſor Brinkmann, dem hervorragenden Kenner japaniſcher Kunſt, der ſich alle Mühe gab, ſie für ſein Muſeum zu erlangen, einen Korb gab.

Auf den Reiſen, die Ballin mindeſtens die Hälfte des Jahres, häufig noch mehr, von Hamburg fern hielten, war ſein Tagewerk um nichts leichter, häufig viel ſchwerer noch als zu Hauſe. Eine Konferenz reihte ſich an die andere; Beſuche füllten den Reſt des Tages aus. Die Fülle der Arbeit nötigte ihn, manchmal eine ganze Reihe ſchwieriger Fragen an einem Tage zu erledigen. Und zu den vorgeſehenen Beſuchen geſellten ſich zahlreiche unvorhergeſehene, weil ſeine Anweſenheit irgendwo der Öffentlichkeit nicht entging. Inkognito zu reiſen war für ihn ausgeſchloſſen. Wohin er kam, kannte ihn ja buchſtäblich jeder Hotelportier. In jungen Jahren,

der Geſelligkeit halber, ſpäter, um auch dieſe Zeit nicht ungenutzt zu laſſen, verſammelte er auf Reiſen mittags und abends einen kleineren oder größeren Kreis von Geſchäftsfreunden um ſich und war froh, wenn er in vorgerückter Abendſtunde ſich der Geſelligkeit entziehen konnte, um, wie er es nannte, in ruhiger Ueberlegung allein in ſeinem Zimmer die Geſchehniſſe des Tages zu überdenken und „den Tag ausklingen zu laſſen“. Sein raſtloſer Geiſt und die Ueberanſtrengung ſeiner Nerven brachten ihm ſchon Ende der 90er Jahre eine Schlafloſigkeit, die von da an bis zuletzt ſein getreuer Gefährte in Hamburg und auf Reiſen blieb. Nur auf der See und auf ſeinem Landſitz verließ ſie ihn, nur dort vermochte er ohne die Hilfe der im Laufe der Zeit immer regelmäßiger und in immer größeren Doſen genommenen Schlafmittel Ruhe zu finden. Daß dieſe Schlafmittel ſein Nervenſyſtem nicht gänzlich zerrüttet haben, läßt auf eine ungeheuer ſtarke Konſtitution ſchließen, die erſt der entſetzlichen Beanſpruchung erlag, die der Krieg brachte. Als er ſein Lebenswerk zertrümmert ſah und glaubte, nicht mehr die Kraft zu beſitzen, ein ſolches Werk noch einmal von vorn zu beginnen, brach auch ſeine ungeheure Nervenkraft zuſammen.

Die Sorgen des Krieges, deſſen Verluſt er vorausſah, laſteten ſchwer und ſchwerer auf ihm. So tapfer und aufrecht er ſich nach außen zeigte, ſo trübe war oft ſeine Stimmung, wenn er allein war. Wäre nicht der Troſt geweſen, den die ihm durch 35 Jahre verbundene treue Lebensgefährtin, die geliebte Tochter, die heranwachſenden Enkel ihm gewährten, ſo hätte er

ſich wohl oft recht einſam gefühlt. Und dennoch blieb er, bei allem Zweifel am Erfolg, ſeiner Lebensaufgabe getreu und hoffte gegen ſeine Ueberzeugung! Die heiße Liebe zu ſeinem Werk lag in ſtändigem Kampf mit ſeinem Verſtand, der ihm den Untergang des Reiches und damit der deutſchen Schiffahrt prophezeite. Das ließ ihn auch nach außen hin widerſpruchsvoll erſcheinen. Wie ſollte die Außenwelt es verſtehen, daß der Mann, der mit dem größten Peſſimismus dem Ausgang des Krieges entgegenſah, mit der größten Energie für die Durchführung einer geſetzgeberiſchen Aktion kämpfte, die den Wiederaufbau der Schiffahrt zum Zweck haben ſollte und doch nur durchführbar erſcheinen konnte, wenn das Reich, das die Mittel zum Aufbau liefern ſollte, beſtehen blieb! Es war der Inſtinkt des großen Kaufmanns, der ihn, wie durch ſein ganzes erfolgreiches Leben, ſo auch hierbei geleitet hat, der Inſtinkt, der ihn immer neue Wege finden ließ, wo die alten verſagten, auch jenſeits der verſtandesmäßigen Ueberlegung, der ihn auch nicht die praktiſche Konſequenz aus dem Worte ziehen ließ, das wir oft im Kriege geſprochen haben: „Wenn das Reich untergeht, gehen wir auch unter, wenn das Reich bankerott iſt, ſind wir es auch!“ Die Ereigniſſe haben dieſes Wort Lügen geſtraft. Reiche gehen zu Grunde und Individuen, aber nicht die Völker und nicht der Verkehr, den ihre Bedürfniſſe und die geographiſche Lage erzeugen.

Und nicht die Lebensarbeit großer Männer, die ihre Spuren untilgbar in das Antlitz der Welt gräbt. In allem Sturm und aller Not Deutſchlands ſcheinen zwei Dinge ſich doch zu bewähren: Das politiſche Einigungswerk Bismarcks und die

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES